

Angenehm extrem

Die X70 stürmt für Prestige mit 28 Knoten auf den hart umkämpften Markt der kompakten Flybridge-Formate – ohne Seitendecks, mit Explorer-Charme und Kabinen für bis zu zehn Personen. Der GFK-Halbgleiter begeistert mit einem gelungenen Garroni-Entwurf und einem Interior erster Klasse.

Text Sören Gehlhaus Fotos Jean-François Roméro

Ausgeglichen:
Achtercockpit und
Salon beanspruchen
die gleiche Fläche.
Der 45-Tonner zeigt sich
ausreichend agil.





Spaß auf der Fly: Mit zwei IPS-1350-Einheiten von Volvo Penta läuft die X70 maximal 28 Knoten. Den Rumpf hat Prestige von der 680S übernommen.

Mit dem „Bug-Kubus“ der Eignerkabine treibt die X70 das Flächengewinnungs-Prinzip auf die Spitze

Es gibt Formen, die wecken Emotionen, ganz egal welcher Art. Der Automobilsektor lehrt uns das regelmäßig. Prestige verfolgt mit der X70 so einen aufregenden Ansatz. Was tatsächlich in dem Design steckt, zeigt sich erst in der schönsten Draufsicht. Beinahe rechteckig verläuft der Umriss bis zum Bug. Vergleichbar gerade bewegen sich auf dem Gigaformat „Nord“ die Seiten des Hauptdecks auf den Bug zu. Und auch die Flybridge-Formate einer italienischen Großwerft verfolgen einen ähnlichen Ansatz. Der offensichtliche Vorteil: mehr nutzbare Decksfläche bis weit in die vorderste Sektion. Die X70 aber treibt das Flächengewinnungs-Prinzip

auf die Spitze, indem der Rumpf vertikal nach oben und unten gezogen wird. Aufbau geht in Deck, Deck geht in Aufbau über. Die Bugpartie setzt den Ton für die kantige und dennoch schwungvolle Silhouette

von Garroni Design. An Wucht raubt dem vorderen Teil der positive Deckssprung und ein schwarzer Streifen über der Scheuerleiste, der wie ein zusätzliches Fensterband wirkt. Das Wichtigste: Unter dem Strich steht ein Volumengewinn; der „Bug-Kubus“ verleiht dem Innenraum, in diesem Fall der Eignerkabine, eine höhere Breite.

Erst vor der Suite beginnt die Einschnürung des Rumpfs, der von der 680S übernommen wurde und kurz vor der Wasseroberfläche in zwei Stufen in das „tiefe V“ übergeht. Denn obwohl der Garroni-Riss mit seinen nach vorn geneigten Steuerstand-Fenstern mit den Erscheinungsmerkmalen eines Explorers spielt, ist das neue Prestige-Flaggschiff ein lupenreiner Flybridge-Halbgleiter. „Die X70 wurde von Beginn an als schnell laufendes Schiff konstruiert. Prestige hat bewusst das Styling von Explorern übernommen“, so Prestige-Händler Richard Gründl. Auf 28 Knoten beschleunigt der 21,83-Meter-Rumpf mit großer Motoroption. Im stehhohen Motorenraum, der über eine Luke im Cockpit oder die Crewkabine in der Lazarette erreicht wird, arbeiten zwei IPS-Einheiten von Volvo Penta,



Frontlastig: Die 21,83 Meter erzeugen trotz der „Explorer-Fenster“ eine sportliche Dynamik. Der Mast ragt knapp neun Meter in den Himmel.

entweder aus der 1200er- oder 1350er-Serie mit je 662 respektive 735 Kilowatt Leistung. Mit 20 Knoten lässt sich die X70 am ökonomischsten und über etwa 350 Seemeilen betreiben.

Der Beschleunigung dienlich ist eine Verdrängung von minimal mehr als 45 Tonnen, voll beladen, wohlgemerkt. Deck und Rumpf entstehen aus GFK und im Vakuum-Infusionsverfahren im französischen Les Herbiers. Prestige profitiert vom Know-how von gleich zwei Bootsbau-Riesen: zum einen von der Muttergesellschaft Jeanneau, die den Luxus-Ableger 1989 am Stammsitz gut 50 Kilometer südlich von Nantes gründete. Die französische Marke baute ursprünglich nur Motorboote, ab Ende der 1950er-Jahre als eine der weltweit ersten Werften bereits aus Kompositmaterialien. Wobei man die Glasfasern zu Beginn noch von Hand mit Polyester- statt mit Epoxidharz durchtränkte. Zum anderen ist Jeanneau seit 1995 ein Teil der Beneteau-Gruppe. Das wiederum führte 2014 dazu, dass Prestige die 750 im italienischen Monfalcone bei Monte Carlo Yachts fertigen ließ und damit bei einer Werft, die ebenfalls zu Beneteau gehört. Sie lieferte mit ihrem Hochvolumen-Konzept einen Vorgeschmack auf die X70, mit der sich Prestige zum 30-jährigen Jubiläum selbst ein Geschenk gemacht hat.

Ein Achtercockpit, das so lang wie der Salon breit ist

Seit der Gründung ist Vittorio Garroni alleiniger Formgeber. Das Design- und Konstruktionsbüro aus Genua, aus dem auch die Linien für Jeanneaus Segelformate kommen, wird mittlerweile von seinem Sohn Camillo geleitet. Und der setzte beim progressivsten Prestige-Modell nicht ausschließlich auf den innen liegenden Quadratmeter-Vorteil. Wechseln wir in die Heckansicht von schräg oben. Die dynamisch nach vorn



Freiluft-Areale: Im Zentrum der Flybridge steht die Wetbar mit Grill (o.). Statt Liegen realisiert Prestige feste Sitzgruppen. Der „Beachclub“ in Aktion (u.).



Salon-Loggia: Die Fenster fahren elektrisch auf halbe Höhe herunter, über der zentralen Galley hängt ein TV. Die Ledersofas liefert Duvivier Canapés.

verschobene Aufbautenstruktur erlaubt ein Achtercockpit von XXL-Ausmaßen. Prestige spricht gar von einer 300-prozentigen Vergrößerung im Vergleich zu einer traditionellen Flybridge-Yacht gleicher Größe. In eindeutig belastbaren Zahlen ausgedrückt: Der Außenbereich des achterlichen Hauptdecks ist ganze fünf Meter lang und dem Salon flächenmäßig ebenbürtig. Letzterer schöpft aufgrund der fehlenden Seitendecks die maximale Rumpfbreite aus und fällt quadratisch aus. Da dies ein durchaus kühnes Vorhaben darstellte, fertigte Prestige vom gesamten Hauptdeck ein Mock-up im Originalmaßstab an, das auch Richard Gründl zweimal begutachtete: „Ein halbes Jahr

lang konnten Händler und Kunden das Mock-up besichtigen und ihre Ideen einbringen.“

Großes Individualisierungspotenzial innen wie außen

Eine Folge der Marktanalyse am existierenden Objekt: Prestige lässt Eignern die Wahl bei der Anordnung der Außenmöbel. Auf den drei Vorführmodellen – eins davon liegt im Mittelmeer – zeigt das Hecksofa nicht wie üblich in Richtung Salon, sondern zur See und steht vor einem gläsernen Schanzkleid. Unter den Sitzflächen an den Seiten lagern Seabobs. Wer seine Mahlzeiten lieber bei laufender Klimaanlage einnehmen möchte,

300 Prozent

Eine dynamisch nach vorn verschobene Aufbautenstruktur erlaubt ein Achtercockpit mit XXL-Ausmaßen, das rund dreimal so groß ist wie bei traditionellen Fly-Formaten.

siedelt den Speisetisch im Salon an. Wobei innen nicht gleich abgeschottet bedeuten muss. Die Franzosen ergriffen eine Maßnahme, die den Salon in eine Art Loggia konvertiert: Zu den Seiten fahren die oberen Fensterhälften genauso wie die Jalousien elektrisch herunter. Beides ist in der Standardspezifikation enthalten. Außen und innen verschmelzen umso mehr, als dass die Glasschiebetür schwellenlos ausfällt und Prestige die Galley anders als sonst vorn ansiedelt. Den hinten gewonnenen Raum füllen zwei Ledersofas von Duvivier Canapés.

Den zentralen Küchenblock, über dem ein Fernseher herunterklappt, setzte Valentina Militerno de Romedis über ein hinterleuchtetes und strukturiertes Holzpaneel in Szene. Die Innendesignerin aus Genua platzierte auf ihrem Salon-Moodboard currygelbe Stoffe, helle und dunkle Eichenholzurniere sowie Leder von Foglizzo in Erdtönen. Mit dem guten Klang beauftragte man Bowers & Wilkins. Zweifelsohne, mit dem Innenausbau der X70 vollzieht Prestige einen weiteren Schritt nach oben. Glänzende GFK-Flächen zeigen sich ausschließlich an der Decke und zwischen den Fenstern.

Bei Anlegemanövern ist etwas Kreativität gefragt

Für die Galley vertraut man auf Induktionskochfeld und Geschirrspüler von Miele; eine große Kühl-Gefrierkombi regt zu langen Törns an. Auf Wunsch wird auch eine geschlossene Küchenvariante realisiert, die dann ebenfalls den benachbarten, leicht erhöhten Steuerstand abtrennt. Dort steht in der ersten Baunummer ein Steuersessel, den optional eine Sitzbank für zwei Personen ersetzt und die dann immer noch zwei Tagesbett-Nischen einrahmen. Prestige-Händler Richard Gründl sagt über seine Kundschaft: „Auf dem deutschen Markt sehen wir eher Selbstfahrer. Auf der X70 erleichtern ihnen eine Joystick-Steuerung und ein toller Rundumblick das Leben.“ Bleiben die Hafenmanöver. Wer im Mittelmeer ohne Kapi-

Mit dem Innenausbau der X70 vollzieht Prestige einen weiteren Schritt nach oben

tän und Deckhand unterwegs ist, muss sich beim römisch-katholischen Anlegen sicher ein wenig umstellen – schließlich hat das Hauptdeck keine Laufdecks. Das Prozedere sieht vor: Man angelt sich die Mooringleine, legt sie



Vier-Kabinen-Layout: Die Eignersuite (o.) liegt im Bug. Auf dem Unterdeck schlafen zwei VIPs mittschiffs und vier Gäste in zwei identischen Kabinen (u.).

über eine Hakenrolle aus Kunststoff, parkt diese an einem Beschlag an der Aufbauseite, während es über einen der beiden Aufgänge nach oben auf das Seitendeck der Fly geht, um die Leine einzusammeln und damit bis nach vorn zur Klampe zu gehen. Das ist machbar, erhöht aber bei verdreckter Mooringleine das Verschmutzungsrisiko für Aufbauten und Fenster. Vom planen Vorschiff, das von Gästen über Polster und Kissen erschlossen wird, geht es über beide Seiten auf die Fly oder eine Tür an Steuerbord wieder zurück auf die Brücke.

Backbords von der Galley führen fünf Stufen in das Eignerapartment, das sich auf einer Art Zwischendeck befindet und lediglich über dem Bett in der Deckenhöhe minimal eingeschränkt



Offen: Der Salon-Cockpit-Übergang ist schwellenlos, hell das Styling von Valentina Militerno de Romedis. An Steuerbord geht es in die Gästekabinen herunter. Die Galley (r.) ist mit Miele-Geräten bestückt und lässt sich auf Wunsch abtrennen. Neben der XXL-Kühl-Gefrierkombi taucht der Eigner ab.

Technische Daten

Länge über alles:	21,83 m	Motorleistung:	2 x 735 kW	Exteriordesign:	Garroni Design
Breite:	5,34 m	Geschwindigkeit (max.):	28 kn	Interiordesign:	Valentina Militerno
Tiefgang:	1,70 m	Geschwindigkeit (Reise):	20 kn		de Romedis
Höhe:	8,96 m	Generatoren:	1 x Cummins Onan 17,5 kW	Klasse:	CE „A“
Verdrängung (leer):	33,4 t	Kraftstoff:	4000 l	Werft:	Prestige Yachts, 2020
Material:	GFK	Navigation:	Raymarine	Startpreis:	ab 2,6 Mio. Euro
Motoren:	2 x Volvo Penta IPS 1350	Konstruktion:	Prestige Yachts	Händler:	Gründl Bootsimport



Modular: Die Außenmöbel können individuell angeordnet werden. Der Speisetisch macht sich auch im Salon gut.



Layout-Variation: Anstelle der zwei Kabinen, die sich ein Bad teilen, realisiert Prestige eine weitere VIP-Suite.

Gewaltiges Raumangebot, ansprechendes Exterior und gut nutzbare Außenflächen

ist. Valentina Militerno de Romedis erzeugt Gemütlichkeit über gedeckte natürliche Farben. Gleiches gilt für die Gästegemache, die über einen eigenen Zugang an Steuerbord erreicht werden. Die mittschiffs gelegene VIP-Suite erstreckt sich über die maximale Breite von 5,34 Metern. Im Vier-Kabinen-Layout teilt sich die vordere VIP-Unterkunft in zwei Doppelkabinen mit jeweils zwei Einzelbetten auf, die sich dann die Tagestoilette an Backbord teilen.

Reger Absatz trotz geringer Vorführmöglichkeiten

Die X70 punktet auf drei Ebenen: Das Raumangebot ist gewaltig, das Exterior dennoch ansprechend und die Außenflächen sind ausgiebig nutzbar. „Prestige preist die Modelle gern als etwas kürzer an und überrascht lieber mit einem Wow-Effekt“,

gibt Richard Gründl Aufschluss über die Werftphilosophie. Wenig Überraschungen hält der attraktive Startpreis bereit. In den 2,6 Millionen Euro, inklusive Steuern, sind unter anderem das Hardtop mit Schiebedach und die hydraulisch absenkbare Badeplattform enthalten, die den Tender wassert und beherbergt. Eine Option stellt der „Beachclub“ dar, der aus einer abklappbaren Bank im Spiegel mit Dusche und Soundsystem besteht. Rollbewegungen vor Anker oder bei Langsamfahrt minimiert ein Kreiselstabilisator. Wobei der Seakeeper 18 zusätzlich mit 175 000 Euro zu Buche schlägt.

Trotz eines schwierigen Jahres, was die Vorführmöglichkeiten des Flaggschiffs betrifft, berichtet Prestige-Händler Richard Gründl von einem guten Start: „International wurden bereits acht Einheiten verkauft, und ich habe zwei Interessenten für die X70, die sich alsbald das Vorführmodell ansehen möchten.“ Derweil wird bei Prestige an neuen X-Konzepten gearbeitet. Dem Vernehmen nach ist als Nächstes mit einer kleineren Modellvariante um die 60 Fuß zu rechnen.



PALMA
SUPERYACHT
SHOW

Boat Show
Palma

PALMA
INTERNATIONAL
BOAT SHOW