

# BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING

In edicola dal 25 Maggio - JUNE 2023 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004, n. 46) art. 1, comma 1, LO.MI

## Cover *wallypower58*

### Boats

- Absolute Navetta 75
- Princess V50
- Prestige M48
- De Antonio D36
- Mar.Co R-Evolution 26

1993 - 2023

**30** Years  
BARCHE

### Design

Codiceicona

### Events

Top Marques Monaco

### People

- Marco Bucci
- Valentina Gandini

### Harbours

The success of a marina

### The Idea Factory

Andrea Agusta NavallHead

### Superyachts

Feadship De Vries Somnium



*Test*

# Una villa sul mare

## A VILLA by the sea

DUE PIANI PIÙ TERRAZZO PER UN MASSIMO DI OTTO OSPITI, INCLUSO L'ARMATORE. E IL NUOVO CATAMARANO A MOTORE DI PRESTIGE CHE OFFRE AMPI VOLUMI E NAVIGA BENE TWO FLOORS, PLUS A TERRACE, FOR EIGHT PEOPLE, INCLUDING THE OWNER. IT IS THE NEW MOTOR CATAMARAN FROM PRESTIGE: PLENTY OF SPACE AND GOOD AT SEA

*by Niccolò Volpati*

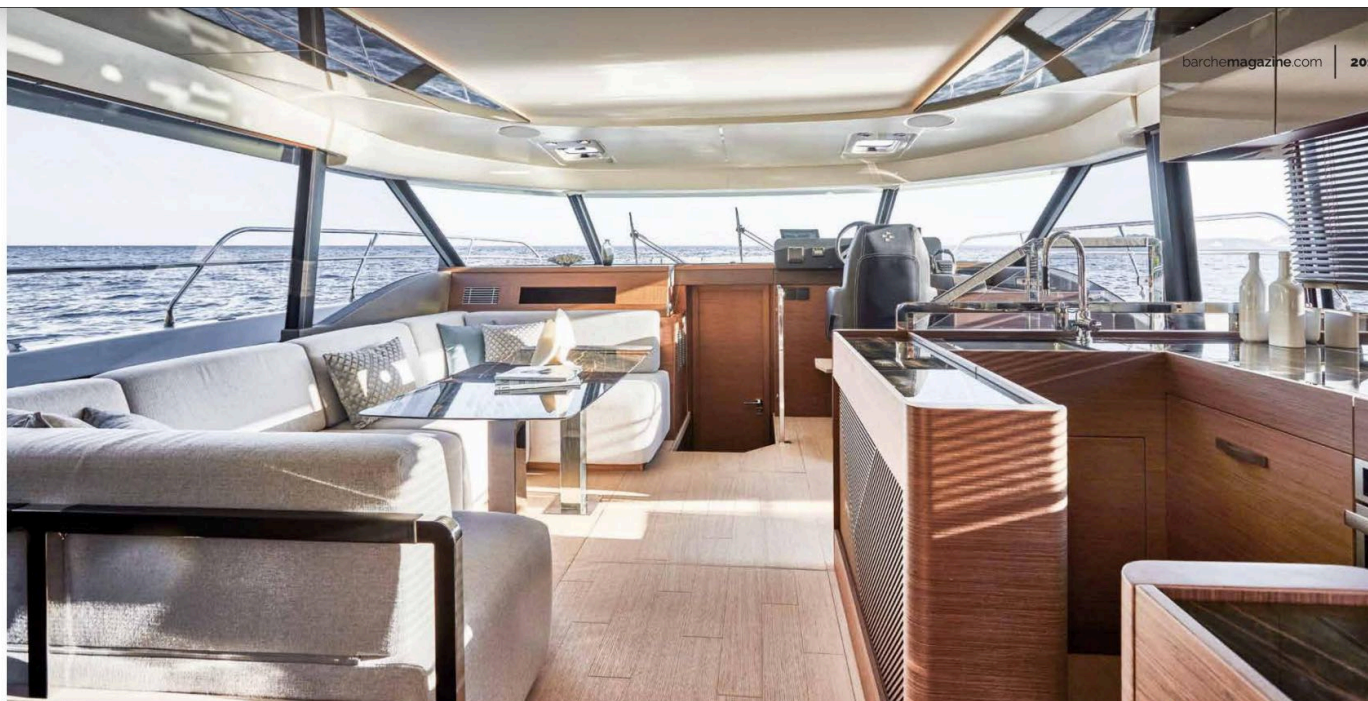


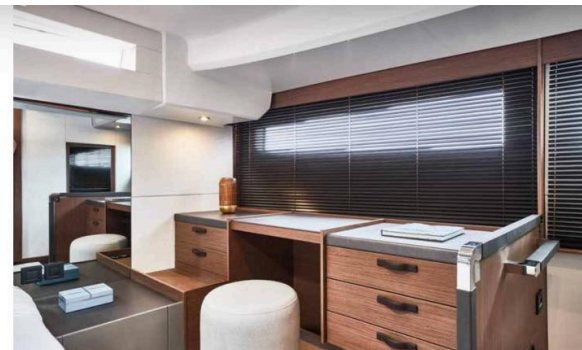
**P**restige ha coinvolto Camillo Garroni, Philippe Briand e Valentina Militerno De Romedis in una sfida molto particolare. Progettare una barca che abbia il doppio dei volumi dei concorrenti, ma che consumi un quarto del carburante. E, in più, tanto spazio per lo storage e poco rollio quando si è ormeggiati alla fonda. *M48* è il risultato di questa sfida progettuale, si tratta del primo catamarano a motore del cantiere francese. Non è il classico modello "double face", nel senso che non arriva dalla base di un multiscafo a vela, adattato al motore. E così, oltre ai vantaggi rispetto a un classico monoscafo a motore, ne aggiunge altri rispetto a un catamarano a vela. Il baglio, infatti, è più contenuto e i volumi si possono sviluppare in altezza perché non ci sono alberi e boma. La lunghezza fuori tutto è di poco inferiore ai quindici metri e la larghezza massima di *M48* è sei metri, circa un metro e mezzo in più di un monoscafo a motore della stessa misura. Un catamarano a vela di quindici metri, inoltre, avrebbe necessità di un baglio ben maggiore. In pratica si tratta di moltiplicare superfici e volumi senza ingigantire il perimetro esterno.

Il vantaggio nello sviluppo dei volumi in altezza lo si nota soprattutto nell'area notte del ponte inferiore. Le cabine, sia nella versione a tre locali e tre bagni, sia nel layout che ne prevede quattro, sono attigue e non ubicate in uno o nell'altro scafo. Il risultato è che questa architettura consente, per esempio, di avere a disposizione ben 18 m<sup>2</sup> per la cabina armatoriale. Nella versione a quattro cabine e quattro bagni, la grande armatoriale di prua è divisa in due. A centro barca ci sono altre due cabine ospiti con letti matrimoniali, sempre con bagno privato e box doccia separato. Le cuccette sono collocate con la testata letto sulla paratia interna, in questo modo si gode della vista verso l'esterno.

*Al massimo i passeggeri sono 8, con il layout a 4 cabine. Hanno a disposizione, tra fly e coperta, due zone pranzo, due prendisole, due aree living e una beach area. Basta questo per raccontare di quali superfici stiamo parlando.*

*It takes up to eight people, with the four-cabin layout. Between the flybridge and the main deck, there are two dining areas, two sun pads, two living and two beach areas. That should give an idea of quite how much usable area we are talking about.*



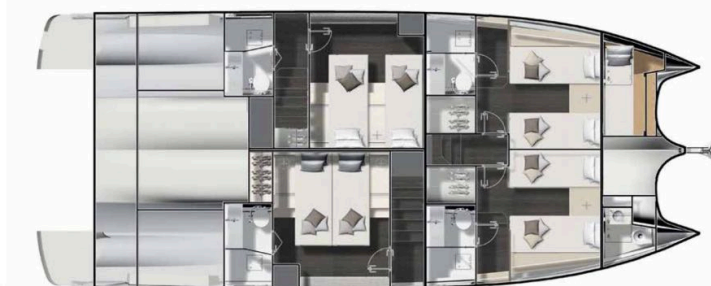


Anche la dinette dispone di una superficie notevole, ma i progettisti non hanno abbandonato la razionalità. C'è un grande tavolo da pranzo circondato da un divanetto a U completato sul quarto lato da tre sedute. Il risultato è una zona pranzo comoda per otto persone. A dritta è prevista la postazione interna per il timoniere, mentre la cucina è collocata nella zona poppiera della dinette. In questo modo risulta a ridosso della zona pranzo, ma anche del pozzetto. Altro particolare azzeccato è quello di

destinare ben tre discese per accedere all'area notte, così ogni cabina ha la sua scala di accesso: privacy garantita. Gli spazi esterni sono conseguenti dell'architettura navale con superfici molto ampie. Al pozzetto sono stati destinati grandi spazi, anche perché la dinette ospita già tutto quello che ci deve essere a bordo. Inoltre, si tratta di un'area interamente protetta dal fly, che si estende fino all'inizio della piattaforma di poppa, ideale, pertanto, per godersi gli spazi aperti protetti dal sole.

Due versioni disponibili per gli interni, con tre o quattro cabine, tutte con bagno privato e box doccia separato. Gli accessi all'area notte dalla dinette sono ben tre, uno per ogni cabina.

*There are two versions for the interiors, with three or four cabins, all of them with private bathrooms and separate shower cubicles. There are three ways to get from the dinette to the cabin area, one for each cabin.*



Ben sfruttata risulta anche la zona di prua, senza divisioni tra uno scafo e l'altro. L'allestimento prevede un prendisole per tre persone frontemarcia e un divanetto a U con tavolino collocato all'estrema prua. Perfetto per la privacy quando si è ormeggiati di poppa in banchina, ma prezioso anche per avere un'area living con vista a 360° vicina alla superficie dell'acqua e quindi ideale per quando si è ormeggiati in rada. La vicinanza con l'acqua si vive anche all'estrema poppa grazie alla piattaforma abbattibile con comando elettrico. È possibile immergerla per utilizzarla per varare il tender, lasciarla allo stesso livello delle due spiaggette dei due scafi in modo da comporre un'unica grande piattaforma, oppure sollevarla ben al di sopra della linea di

galleggiamento per evitare problemi quando si naviga con onda formata da poppa. Infine, sul fly c'è la postazione principale per il timoniere, il mobile bar, la zona pranzo e un ampio prendisole. Insomma, anche sforzandosi di cercare il pelo nell'uovo, non si riesce a trovare nulla di irrazionale, incoerente o mal sfruttato negli spazi interni ed esterni di M48. Ma il compito assegnato ai progettisti dal professor Prestige prevedeva anche importanti caratteristiche in materia di navigazione. Come sappiamo, un catamarano non solo ha a disposizione ampi spazi, ma necessita di motori meno potenti per navigare. In questo caso bastano due Volvo D4 da 320 cavalli V-Drive. E il beneficio è quello di avere più spazio per i gavoni. La velocità non è eccessiva.

Questa è una barca realizzata per navigare nel comfort, non per tagliare il traguardo per primi. Alla massima sono arrivato a 10,1 nodi con un consumo, per entrambi i motori, di soli 125 litri/ora. Un valore davvero basso che può essere paragonato ad un gommone di otto metri con fuoribordo. Inoltre, le linee d'acqua sono state ottimizzate per un'andatura di crociera a 9 o a 15 nodi. In questi casi, si rimane sui 30 e 80 litri/ora. È una crociera simile a quella di una navetta, ma con consumi molto più contenuti, oltre a volumi più generosi. La cosa che si apprezza al timone è che non si avverte alcuno sbalzo in accelerazione. Si passa dal dislocamento fino alle andature più sostenute senza quasi accorgersene. La postazione sul fly è perfetta per visibilità e per ergonomia. La velocità non eccessiva consente anche di non dover avere parabrezza ingombranti e quindi di godere di una visuale mai ostacolata. Motori meno potenti, meno pesanti e meno ingombranti non significa solo minori consumi, ma anche più autonomia senza bisogno di serbatoi eccessivi. La capacità per il carburante è di 1.200 litri, che permettono di navigare per

**LA FILOSOFIA PRESTIGE SI SVILUPPA SU DUE SCAFI: PIÙ VOLUMI, PIÙ SUPERFICIE CALPESTABILE E CONSUMI RIDOTTI. IDEALE PER LA CROCIERA IN FAMIGLIA.**  
THE PRESTIGE APPROACH UNFOLDS OVER TWO HULLS: THE VOLUMES ARE GREATER, THERE IS MORE USABLE FLOOR AREA AND IT USES LESS FUEL. SO, IT IS PERFECT FOR FAMILY CRUISING.





400 miglia a circa 9 nodi o 200 miglia a 12 nodi di velocità. Ma non mi nascondo dietro un dito, i test più impegnativi per questo tipo d'imbarcazione sono come affronta il mare formato e come vira. Superati entrambi, e a pieni voti. La parte centrale tra i due scafi non è molto al di sopra della linea di galleggiamento e per questo ha una forma a V che consente di fendere bene le onde. M48 non soffre nemmeno quando le si prende di prua o di poppa. Anche in virata, nonostante l'altezza dell'opera morta, la barca non si inclina, mantenendo sempre la sensazione di sicurezza. Affronta il mare come deve e, dulcis in fundo, due scafi offrono anche

molta stabilità. Utile in navigazione, così come quando si è ormeggiati in rada. Si può fare a meno degli stabilizzatori. Garroni, Briand e Militerno De Romedis hanno superato la prova. E sembra che Prestige ci abbia preso gusto perché ha in programma un 55 piedi.

Prestige involved Camillo Garroni, Philippe Briand and Valentina Militerno De Romedis in a very particular challenge. The task is to design a boat that has twice the volume of its competitors but uses a quarter of fuel. And one with plenty of storage, which doesn't roll when at anchor. The M48 is the result of this challenge

I VOLUMI SONO QUELLI CHE NORMALMENTE SI TROVANO A BORDO DI UN 60 PIEDI, MA NESSUN MONOSCAFO DI QUESTE DIMENSIONI CONSUMA 100 LITRI/ORA PER NAVIGARE IN CROCIERA. THE VOLUMES ARE ONES THAT YOU MIGHT NORMALLY FIND ON BOARD A 60-FOOTER, BUT NO SINGLE -HULL BOAT OF THIS SIZE ONLY USES 100 LITRES PER HOUR WHEN CRUISING.

and it is the French yard's first powered catamaran. It is not the traditional dual-role model, as it isn't a sailing multi-hull that has been adapted to take an engine. And so, it has advantages over traditional motor hulls, and also some over sail-powered catamarans. The beam isn't as great, but not having a boom or mast in the way means it can extend upwards. Length overall is just under fifteen metres, and the M48 is six metres across at its widest point, which is around a metre and a half more than a powered monohull of the same length. A fifteen-metre sailing catamaran would also need a much greater beam. So, in practice, they have increased surfaces



**VELOCITÀ MAX NODI**  
TOP SPEED KNOTS

**19.1**



**AUTONOMIA MN**  
RANGE NM

**218**



**RAPPORTO PESO**  
**POTENZA**  
MASS  
OUTLET POWER **kg**  
**kw**

**40**



**RAPPORTO**  
**LUNG./LARG.**  
L/W

**2.4**



**PRESTIGE**

CS 30529  
F-85505 Les Herbiers  
www.prestige-yachts.com

**PROGETTO**

Garroni Design/ Philippe Briand/ Valentina Militerno De Romedis

**SCAFO**

Lunghezza ft. 14.79m • Larghezza massima 6.00m  
• Pescaggio 1.08m • Dislocamento a secco 17480 kg  
• Serbatoi carburante 1.200 l • Serbatoi acqua 600 l

**MOTORI**

2xVolvo D4-320 V-Drive • 4 cilindri in linea • Potenza 235 kW (320 cv) • Cilindrata 3.67 l • Regime di rotazione massimo 3600 giri/minuto • Peso a secco 610 kg

**CERTIFICAZIONE CE**

CAT B - 12 persone

**PREZZO**

1.124.000€. Iva esclusa Franco cantiere con 2 Volvo D4 320 V DRIVE

**PROJECT**

Garroni Design/ Philippe Briand/ Valentina Militerno De Romedis

**HULL**

LOA 14.79m • Maximum beam 6.00m • Draft 1.08m  
• Light mass displacement 17,480 kg • Fuel tank volume 1,200 l • Water tank volume 600 l

**MAIN PROPULSION**

2xVolvo D4-320 V-Drive • 4 in-line cylinders • Outlet mechanical power 235 kW (320 hp) • Swept volume 3.67 l • Maximal rotational speed 3600/min • Dry weight 610 kg

**EC CERTIFICATION**

CAT B - 12 people

**PRICE**

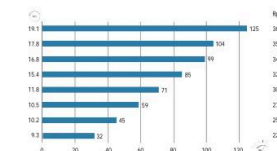
1,124,000€, Excl. VAT Ex Yard, with 2 Volvo D4 320 V DRIVE

**CONDIZIONI DELLA PROVA**  
CONDITIONS ON TEST

Località//Place Barcellona - Spain  
Onda//Wave Lunga//Long 1 m  
Altezza onda//Wave height 1 m  
Vento forza Assente  
Wind speed No wind  
Persone a bordo//People on board 9  
Combustibile imbarcato 960 l  
Fuel volume on board  
Acqua imbarcata 270 l  
Water volume on board

**VELOCITÀ IN NODI**  
SPEED IN KNOTS

**CONSUMI L/H**  
FUEL CONSUMPTION L/H



Le linee d'acqua sono state ottimizzate per un'andatura di crociera a 9 o a 15 nodi. The waterlines have been optimised for a cruising speed of 9 or 15 knots.

**LITRO MIGLIO**  
**(VELOCITÀ DI CROCIERA)**  
L/ NA MI  
(CRUISING SPEED)

**5.5**

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A
2250	9.3	32	3.4	352	64
2500	10.2	45	4.4	272	65
2750	10.5	59	6.2	193	66
3000	11.8	71	6.0	200	67
3250	15.4	85	5.5	218	69
3400	16.8	99	5.9	203	70
3500	17.8	104	5.8	206	71
3650	19.1	125	6.5	184	74



**DIFFICILE TROVARE UN DIFETTO. TUTTO IL PROGETTO APPARE STUDIATO NEI MINIMI DETTAGLI, SENZA TRALASCIARE ALCUN ASPETTO. IT IS TOUGH TO FIND ANYTHING WRONG WITH IT. THE ENTIRE DESIGN PROJECT LOOKS TO HAVE BEEN RESEARCHED DOWN TO THE SMALLEST DETAIL, WITHOUT LEAVING ANYTHING OUT.**



and volumes, without overdoing the external perimeter.

The advantage of growing upwards can be felt, above all, in the cabin area on the lower deck. The cabins, both in the three-bedroom/three-bathroom version and the one with four of each, are adjacent, and not located in one hull or the other. This design choice means, for example, that a full 18 square metres is available for the master cabin. In the four-cabin/four-bathroom version, the large master room in the bow is divided into two. Midships there are two other guest cabins with double beds, still with private bathrooms and separate shower cubicles. They are arranged so that the bed heads are against the internal bulkhead, giving them an outside view. The dinette is also sizeable, but the designers haven't gone crazy with it. There is a large dining table, surrounded by a U-shaped sofa, completed on the fourth side by three chairs. The result is a dining area that comfortably seats eight people. To starboard there is the inside helm area, while the kitchen is located in the aft section of the dinette. That means it is behind the dining area, and also behind the cockpit. Something else that has been very well thought out is the decision to allocate as many as three staircases to get to the cabin area, which means each cabin has its access – giving a guarantee of privacy. The design of the exteriors has been driven by the naval architecture and features very large surface areas. The cockpit has a lot of room, in part because the dinette already holds everything required on board. What is more, it is an area that is completely covered by the flybridge, which extends right up to where the stern platform begins, which makes it perfect for enjoying the open air while protected from the sun. The bow area, which doesn't have any division between one hull and the other, has also been well done. It is set up to house a front-facing, three-person sun pad, and a U-shaped sofa with a table set right in the bows. That is great for privacy when you are tied up Med-style, but also works superbly as a water-level living area with all-around views and is thus ideal when at anchor as well. You also get close to the water when deep in the stern, because of the electrically-operated platform. You can submerge it to launch the tender, leave it at the same level as the two beach

area extensions to the hulls to create a single, large platform, or you can take it right up the waterline to avoid problems when taking large waves on the stern when underway. And finally, on the flybridge, there is the main helm station, the bar unit, a lunch area and a large sun pad. So basically, even if we were trying to nitpick, you can't find anything irrational, incoherent or badly thought out in the interiors and exteriors aboard the *M48*. But the homework set by Miss Prestige also called for important features when underway. As we all know, a catamaran doesn't just have a lot of room but also needs less powerful engines. And in this case, the job has been done by two Volvo D4 V-Drives each producing 320 horsepower. Which means you get more storage room. It is not especially quick. This is a boat

that has been made to travel in comfort, not for crossing the finishing line first. The top speed I got to was 19.1 knots, with the two engines using a total of just 125 litres per hour. That is a very small amount, and a figure similar to that of an eight-metre inflatable with an outboard. And what is more, the waterlines have been optimised for a cruising speed of 9 or 15 knots, where it stays under 30 and 80 litres an hour respectively. The cruising speed is similar to that of a *Navetta* boat, but much less fuel is used, and the volumes available are considerably greater. What I liked at the helm was that the acceleration is very smooth. You move from displacement mode to higher speeds without hardly noticing. The helm on the flybridge has both perfect sightlines and perfect ergonomic

design. The boat is not excessively fast, but that means you don't need a bulky windscreen, and that in turn means you get an uninterrupted view. Less powerful, lighter and less bulky engines don't just mean less fuel consumption, but also greater range without a need for excessively large fuel tanks. They hold 1,200 litres, which means you can do 400 miles at around nine knots, or 200 miles at 12 knots. But there is no ignoring the fact that the toughest tests for this kind of boat come when they have to face heavier seas, and when they turn. Both of these were passed with flying colours. The central part of the boat – between the two hulls – isn't very high above the waterline, and that is why it has a V-shape, which means it cuts through the waves nicely. The *M48* doesn't even have problems when it takes the sea on the bow or stern. When turning, despite the height of the superstructure, the boat doesn't heel and still feels safe. It handles the sea as it should do and, last but not least, the two hulls also provide a lot of stability. That is useful when underway, but also when at anchor. You don't have to use the stabilisers. Garroni, Briand and Militerno De Romedis, have reached the goal. And Prestige has taken a liking to it because it's planning a 55-footer. ▀

### Engine room

Poca potenza, ma comunque sufficiente. Una coppia di Volvo D4 da 320 cavalli basta per arrivare a poco meno di 20 nodi con un consumo totale di soli 125 litri/ora. Il V-Drive consente di risparmiare spazio a beneficio dei gavoni per lo storage.

*It isn't very powerful, but it is powerful enough. A pair of Volvo D4s each producing 320 horsepower are all it needs to get to just under 20 knots, using just 125 litres of fuel an hour. The V-Drive means space has been saved and given over to storage lockers.*

