

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Prestige M8 Evo ripensa il main deck: la prova in mare

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 28th, 2026

Monfalcone (Gorizia) – L'evoluzione del Prestige M8 non si limita a un aggiornamento estetico. La versione Evo interviene infatti su uno degli aspetti più importanti del progetto originale: l'organizzazione degli spazi, sviluppata sulla base dei riscontri raccolti dagli armatori in questi primi anni di utilizzo. Camillo Garroni ha rimesso mano al suo progetto e il risultato è un catamarano a motore che mantiene inalterati i punti di forza dell'architettura a doppio scafo, ma introduce un'impostazione decisamente più funzionale sia per la navigazione sia per la vita a bordo. La prova in mare conferma innanzitutto le caratteristiche che hanno decretato il successo della M-Line. La piattaforma multiscafo progettata specificamente come motor yacht offre una navigazione stabile, con un rollio molto contenuto anche al variare dell'andatura. La sensazione al timone è quella di uno yacht che privilegia comfort e regolarità di marcia rispetto alla ricerca della velocità assoluta.

L'unità provata era equipaggiata con due Man i6 da 730 cv ciascuno. La velocità di crociera si stabilizza intorno ai 18 nodi, un'andatura che permette di sfruttare al meglio il compromesso tra prestazioni e consumi. Alla velocità economica di 8 nodi il consumo si attesta a soli 4,1 litri per miglio, valore che consente un'autonomia di circa 1.000 miglia grazie ai 3.700 litri di carburante disponibili. Durante la prova è stata raggiunta una velocità massima di 21 nodi, perfettamente in linea con la filosofia progettuale dell'imbarcazione, orientata più alla navigazione di lungo raggio che alle elevate prestazioni. L'efficienza rimane infatti uno degli elementi distintivi del progetto. L'architettura a doppio scafo, sviluppata specificamente per un power catamaran e non derivata da un sailing cat, riduce la resistenza idrodinamica rispetto a un monoscafo di pari volume interno, consentendo consumi contenuti e una significativa autonomia operativa. Il cantiere ha inoltre introdotto il Silent Mode Pack opzionale, che permette lunghe permanenze all'ancora senza emissioni acustiche e con una gestione energetica supportata anche dai pannelli solari.

La vera rivoluzione della versione Evo emerge però appena si sale a bordo. Entrando nel salone si nota immediatamente come il ponte principale sia stato completamente ripensato rispetto al primo M8. Il grande open space è stato suddiviso in due ambienti ben distinti, migliorando sia la funzionalità sia la vivibilità. La zona prodiera ospita ora una cucina di dimensioni decisamente superiori, molto più attrezzata rispetto alla precedente, affiancata da una vera timoneria interna completa. Sul primo M8 la postazione di comando era infatti limitata a pochi comandi integrati nel mobile, nascosti alla vista. Nell'Evo diventa invece una plancia a tutti gli effetti, con due display Garmin da 17" che permettono una gestione completa della navigazione anche in condizioni meteo

meno favorevoli.

La scelta modifica profondamente la filosofia d'impiego dell'imbarcazione. Il comandante dispone infatti di una postazione protetta, ergonomica e integrata con gli spazi abitativi, mentre la nuova dinette collocata nelle immediate vicinanze mantiene il contatto con gli ospiti durante la navigazione. La diversa disposizione della cucina migliora inoltre i flussi di servizio dell'equipaggio, separando in maniera più efficace le attività operative dagli spazi dedicati agli ospiti. La parte poppiera del salone assume invece una funzione più conviviale, con una zona pranzo ben definita e un salotto che beneficia delle ampie superfici vetrate. La divisione degli ambienti restituisce una maggiore sensazione di ordine senza compromettere la luminosità che caratterizza l'intero ponte principale, che termina col pozzetto esterno e la piattaforma poppiera che può fare da beach club o da estensione alla zona pranzo esterna.

Anche la suite armatoriale, posizionata a prua a tutto baglio, beneficia di un'importante revisione del layout. Pur mantenendo le dimensioni già generose del modello precedente, la nuova organizzazione degli spazi restituisce una percezione ancora maggiore dei volumi disponibili. Sul lato sinistro trova posto il bagno, dotato di un locale doccia separato, mentre sul lato opposto è stata ricavata una zona multifunzionale con tavolo utilizzabile sia come ufficio sia come vanity. Una soluzione che amplia la fruibilità della cabina durante lunghe permanenze a bordo e rafforza l'impostazione residenziale dello yacht. La cabina dispone inoltre di una walk-in wardrobe ridisegnata, organizzata in due aree distinte. Anche gli spazi esterni sono stati oggetto di un'importante revisione. Il flybridge è stato riprogettato, sfruttando tutta la larghezza dell'imbarcazione per creare un vero ponte superiore dedicato alla vita all'aperto. La nuova configurazione elimina le interruzioni presenti sulla precedente versione e offre un ambiente estremamente versatile.

La plancia di comando superiore è equipaggiata con due display Garmin da 22", mentre il resto della superficie può essere configurato per molteplici utilizzi. Sono presenti aree prendisole, sedute accanto al pilota, un mobile bar, barbecue e zone d'ombra, trasformando il flybridge in un ambiente utilizzabile durante l'intera giornata. La rimozione della scala interna ha inoltre contribuito ad aumentare la continuità degli spazi disponibili. Dal punto di vista stilistico gli interventi risultano più discreti ma comunque significativi. Le nuove finestrature nello scafo, il fashion plate nero ridisegnato e il nuovo hard top rendono il profilo più filante senza alterare l'identità del modello, che continua a distinguersi per proporzioni più vicine a quelle di un grande motor yacht tradizionale rispetto ai classici catamarani. Con l'M8 Evo Prestige non ha quindi rivoluzionato un progetto già maturo, ma ne ha affinato gli aspetti funzionali più importanti. Le modifiche introdotte migliorano concretamente la gestione della navigazione, la vivibilità degli ambienti e la separazione tra spazi operativi e aree dedicate agli ospiti. Un'evoluzione che nasce dall'esperienza maturata dagli armatori e che rende il nuovo M8 ancora più competitivo nel segmento dei grandi catamarani a motore di lusso.

Scheda tecnica – Prestige M8 Evo

Lunghezza f. t.: 19,98 m

Lunghezza scafo: 19,67 m

Baglio massimo: 8,85 m

Pescaggio: 1,73 m

Motorizzazione: 2 × Man i6 da 730 cv

Velocità massima rilevata: 21 nodi

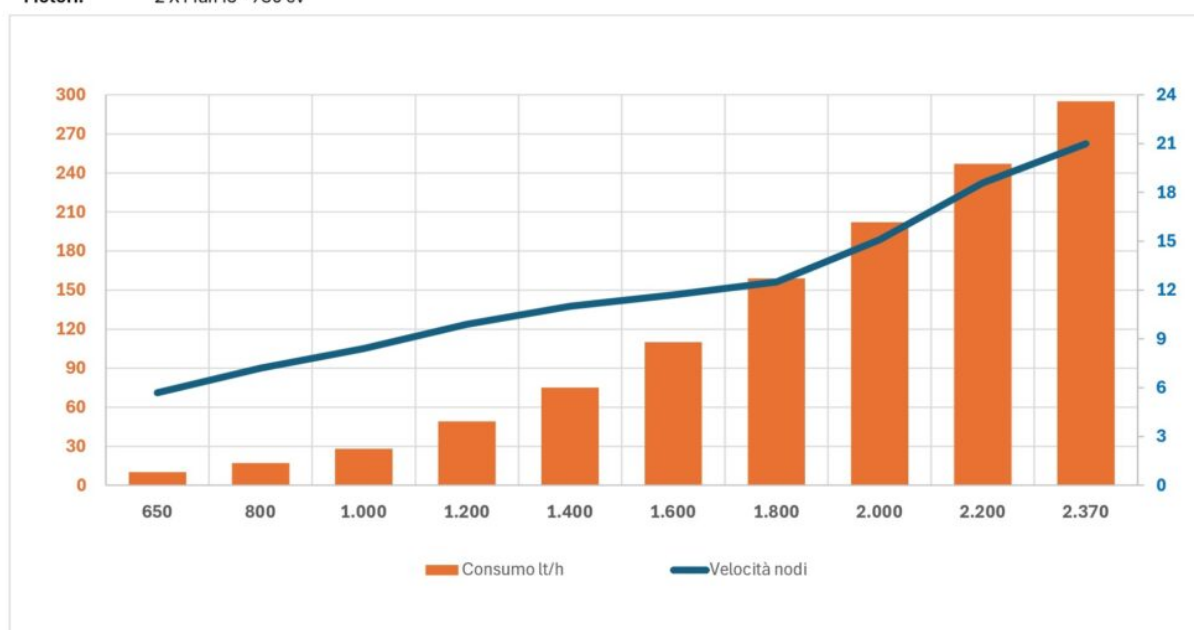
Velocità di crociera: 18 nodi

Autonomia: 1.000 miglia a 8 nodi
 Capacità carburante: 3.700 l
 Capacità acqua: 1.050 l
 Cabine: 4 o 5 + 2 equipaggio
 Posti letto: 8/10 + equipaggio
 Design: Garroni Design
 Categoria CE: A-18
 Prezzo base: 5.176.500 euro + Iva

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
 ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Motori: 2 X Man i6 - 730 cv



Modello: Prestige M8 Evo

Serbatoio lt:

3.700

Giri motore rpm	Velocità nodi	Consumo lt/h	Consumo lt/mg	Autonomia mg	Autonomia ore
650	5,7	10,0	1,75	2109,00	370,00
800	7,2	17,0	2,36	1567,06	217,65
1.000	8,4	28,0	3,33	1110,00	132,14
1.200	9,9	49,0	4,95	747,55	75,51
1.400	11,0	75,0	6,82	542,67	49,33
1.600	11,7	110,0	9,40	393,55	33,64
1.800	12,5	159,0	12,72	290,88	23,27
2.000	15,1	202,0	13,38	276,58	18,32
2.200	18,6	247,0	13,28	278,62	14,98
2.370	21,0	295,0	14,05	263,39	12,54

Mare: calmo, vento: moderato; 9 persone a bordo. Carburante: 2.200 l; acqua: 600 l;

Il Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Tuesday, July 28th, 2026 at 10:45 am and is filed under [Yacht24](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.