

DE ANTONIO D60

Un monde à part



Récompensé du titre de European Powerboat of the Year dans la catégorie des plus de 18 mètres, le nouvel amiral de la marque catalane tente la synthèse entre day-boat et grande croisière, sans renoncer aux hors-bords. Pari réussi.

Texte Michel Luizet - Photos de l'auteur et DR

Stanislas Chmielewski et Marc de Antonio, les fondateurs du chantier, lors de la présentation à la presse du D60.

Assis face au pupitre de pilotage, les fondateurs de la marque De Antonio semblent savourer la situation. Ils sont comme deux gamins hilares et facétieux, pas peu fiers de présenter à une brochette de journalistes motonautiques le dernier-né de la gamme, en préambule du Cannes Yachting Festival 2025.

Buzz autour de Carlos Sainz

Avec le D60, Stanislas Chmielewski et Marc De Antonio ont pris des risques en lançant pour la première fois sur le marché européen un day-cruiser géant de 18 m de long avec quatre hors-bords de 600 ch Mercury V12 accrochés au tableau arrière. Le pari semble d'ores et déjà gagné pour les deux associés. Une demi-douzaine d'unités ont été com-



4 hors-bords Mercury V12 de 600 ch chacun. Ce type de montage est une première en Europe pour un bateau de série.

L'aménagement hors norme de la plage avant est l'un des atouts majeurs du D60.



mandées avant même que le bateau ne soit mis à l'eau, bien aidé en cela par le buzz fait autour de Carlos Sainz. Fan de la marque, le pilote espagnol de Formule 1 déjà propriétaire d'un De Antonio D50 n'a pas démenti être l'un des tout premiers acheteurs du nouveau flagship. On ne peut rêver de meilleur ambassadeur pour la marque ! Pour le chantier, la sortie du D60 représente un nouveau palier dans son ascension éclair depuis l'année de sa création en 2012. De simple startup, De Antonio est devenu l'un des acteurs majeurs sur le segment du day-boat mondial. La recette originelle élaborée par Stanislas Chmielewski et Marc de Antonio n'a pas dévié d'un iota. Dès ses débuts, la marque a misé sur le principe du hors-bord dissimulé sous un bain de soleil, associé à un pont walk-around bien protégé. À cela s'ajoutent une certaine science des

aménagements et une dose d'idées astucieuses susceptibles d'emballer le client. Enfin, le design dépouillé à base de volumes géométriques et d'angles saillants ne laisse personne indifférent. Le style De Antonio est clivant (on adore ou on déteste), mais les modèles sont reconnaissables au premier regard et cela compte beaucoup pour muscler son identité. Le D60 découle ainsi de cette même formule, qui s'exprime avec encore plus de force sur les grands modèles. Le D50 lancé en 2021 était déjà un sacré numéro. Le D60 fait passer le chantier dans la division supérieure. Tout semble surdimensionné à bord, du bain de soleil arrière king size à la largeur des passavants en creux, en passant par la plage avant aménagée comme un cockpit bis.

Un inattendu profil longue croisière

Avec ses zones de détente multiples et son accès facile à la baignade (magnifique plateforme transformer immergeable Besen-zoni), le modèle est un parfait « party boat » pour des sorties à la journée sans restriction sur le nombre d'invités. Plus surprenant, le D60 présente aussi un profil « longue croisière » plutôt inattendu, avec sa grande capacité de couchages (jusqu'à 6 personnes) ►



LONGUEUR 18,50 m LARGEUR 5,20 m

MOTORISATION 4x600 ch VITESSE MAXI 48 nd

POIDS 20,5 t CONSTRUCTEUR De Antonio (Espagne)

PRIX HT à partir de 1970 000 € avec 4x400 ch

Malgré son profil de grand timonier walkaround, le D60 est équipé d'une carène à double step, qui plane facilement sous l'effet des 2400 ch cumulés.



La présence de passavants en creux explique la hauteur conséquente du franc-bord.



Une formidable plateforme de détente, au mouillage comme au port
La plage avant modulable, aménagée comme un cockpit bis
Un agencement intérieur fonctionnel et original
Prix compétitif et équipement standard



Un rendement forcément élevé
Accès spartiate au solarium
Design toujours aussi clivant

Design
★★★★
Plan de pont
★★★★
Performances
★★★★
Finition
★★★★
Aménagements
★★★★
★ à revoir ★★ moyen
★★ bien
★★★ très bien
★★★★ exceptionnelles

et une étonnante cabine d'équipage dans le triangle avant. L'espace rendu disponible par l'absence de blocs inboard est une aubaine pour aménager en toute liberté une gigantesque soute technique de 12 m² au plancher. Outre les batteries ainsi que le générateur Whisper Piccolo 18 alimenté par un réservoir à gasoil indépendant, elle peut héberger un stabilisateur gyroscopique et du matériel de toute sorte (bicyclettes, équipement de plongée, etc.) sans craindre les risques d'encombrement. La capacité de stockage est complétée par un coffre intermédiaire sous le bain de soleil, destiné à une annexe légère si l'on renonce à utiliser la plateforme pour y entreposer un tender Williams 280 ou un jet-ski poids plume de type Sea-Doo Spark.

Une timonerie toute en transparence

Sur le pont, les déplacements sont aisés jusqu'aux formidables aménagements de la plage avant. Il faut dire que la proue conserve un maître-bau quasi constant jusqu'en bout d'étrave. Cela dégage de la surface autour de la baille à mouillage et du volume dessous pour l'installation de l'étonnante cabine de marin (deux couchages et salle de bain) sur toute la largeur. La timonerie est de style scandinave, toute en verticalité et en transparence, ceinturée de vitrages sur ses quatre faces et recevant des portes latérales coulissantes à la hauteur du poste de pilotage. Elle s'ouvre sur un salon à



Le bain de soleil en pointe est monté sur rails: en le reculant, on forme un vrai carré capable d'accueillir 10 personnes autour des tables à rallonges.

Les quatre hors-bords sont coiffés d'un bain de soleil intégrant un coffre de rangements plutôt spacieux.



Marc de Antonio teste la formidable plateforme «transformer» Bensenzoni, à la fois passerelle, plongeur pour les enfants et support pour une petite annexe.





Au fait...

Comme de nombreuses marques européennes aujourd'hui, De Antonio n'a plus de chantiers en son nom propre. Même si le management et l'équipe design restent basés à Barcelone, la production des bateaux est sous-traitée auprès de constructeurs européens multimarques. Depuis quelques années, De Antonio collabore pour la majeure partie de sa gamme avec le chantier naval polonais Model Art, sis à Ostróda, qui s'est forgé une réputation d'excellence auprès d'autres marques de référence, comme le suédois Windy ou le norvégien Nimbus. Parker fait aussi partie des clients de Model Art, qui construisait déjà pour De Antonio les nouveaux E23, D29 et D32. Le D60 représente néanmoins un vrai challenge pour le chantier polonais, qui n'avait jamais produit une unité aussi grande. Précisons que la totalité du bateau est construite en infusion sous vide, gage de qualité, et possède des renforts carbone. La Pologne est devenue de toute évidence l'eldorado des grands labels européens, à l'instar du groupe Beneteau, qui est propriétaire de sa propre usine à... Ostróda!



Fidèle au style de la maison, le De Antonio D60 se distingue par la symétrie parfaite de son plan de pont extérieur.

► double sofa en vis-à-vis, complété par une table à rallonge haute ou basse selon l'usage. Plus en avant, deux colonnes d'étagères en bois ressemblant à une bibliothèque servent d'échelle d'accès à un solarium via le grand toit ouvrant. Réservé aux plus agiles! Trois fauteuils font face à un pupitre de pilotage comme suspendu entre les deux descentes. Celle de bâbord mène à une cuisine en contrebas. L'autre dessert les cabines, bien qu'une autre ouverture relie aussi la cuisine à l'espace nuit.

La cabine avant peut être dédoublée

On avait vu ce type d'agencement il y a 20 ans sur un Azimut de la série S. Il cadre bien ici avec le parti pris ultracontemporain du bateau. Le dégagement au pied de l'escalier est en partie déplaçonné, un peu à la manière de ce que fait le chantier Steeler à bord de ses bateaux. Résultat: davantage de lumière naturelle et une sensation d'espace très agréable, qui vous font oublier que vous êtes en fond de cale. La cabine avant abrite un dressing fermé d'un côté et une salle de bain privative de l'autre. Il est possible de dédoubler le volume pour ceux qui opteraient pour deux cabines en miroir. Le reste des aménagements se compose d'une salle de bain latérale (face à la cuisine) et d'une master-cabin traversante à l'arrière, avec sa ►

Marc de Antonio montre que l'on se tient debout dans l'immense soute technique de 12 m², que le propriétaire aménage comme bon lui semble, pour y stocker toutes sortes de matériel: vélos, équipement de plongée, etc.



Deux descentes, l'une pour la cuisine (à gauche), l'autre pour les cabines, encadrent un pupitre de pilotage centré, équipé de deux écrans Simrad de 16 pouces.





La colonne d'étagères sert aussi d'échelle d'accès au toit aménagé en bain de soleil sur l'avant.



Le pilote bénéficie d'une vision panoramique à 180° grâce à une imposante surface vitrée sur les côtés. Les portes latérales permettent aussi d'accéder rapidement aux passavants, afin d'assurer les manœuvres en équipage réduit.



La timonerie s'ouvre sur un aménagement simple, composé de deux sofas fixes en vis-à-vis et d'une table modulable.

La vitesse de croisière est particulièrement «élastique», puisque le rendement se stabilise autour de 12-13 litres au mille une fois le bateau déjaugé.



La master-cabin traversante est en contrebas par rapport au niveau de plancher du pont inférieur.



► propre salle d'eau. L'ensemble fait forte impression. Placages de bois clair, tissus tendus et plans composites se combinent bien ensemble. C'est une incontestable réussite.

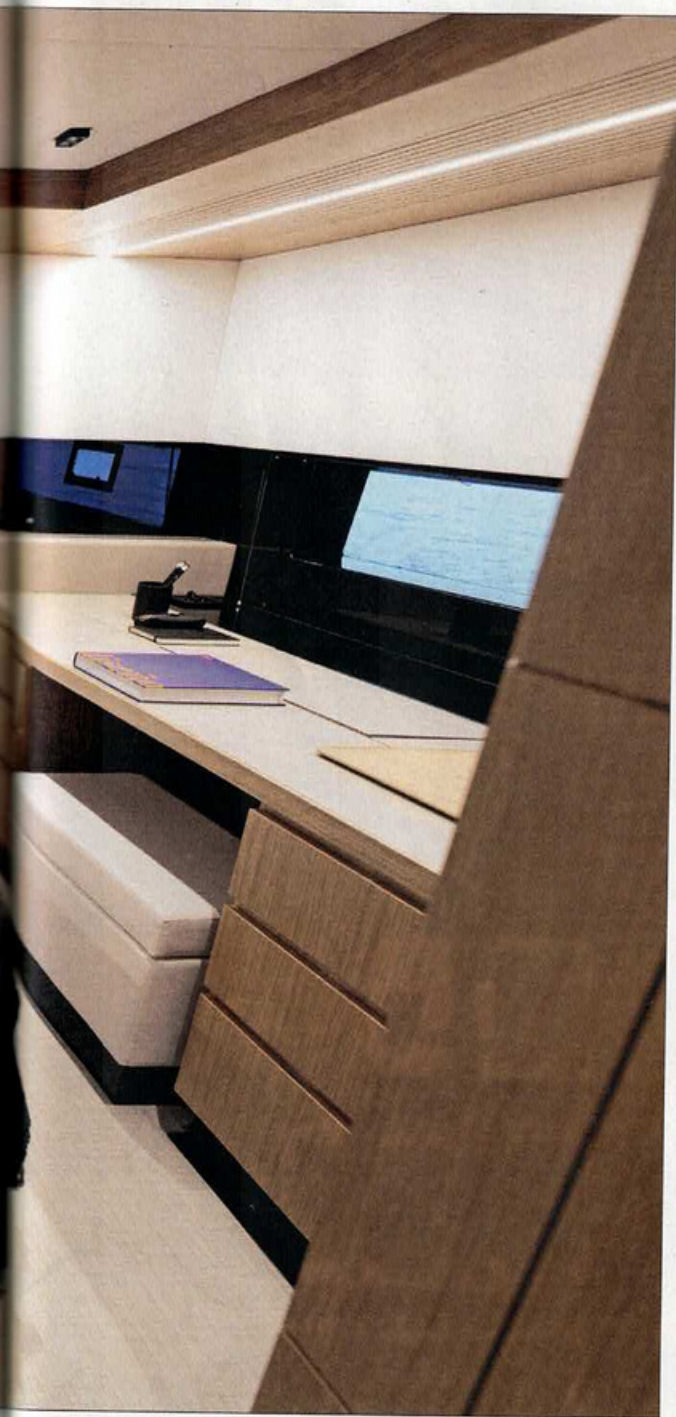
Une vitesse de croisière élastique

Venons-en maintenant au plus grand défi de la marque: la présence de quatre Mercury 600 ch en guise de motorisation. De Antonio a voulu frapper les esprits en choisissant les hors-bords les plus gros, les plus sophistiqués et les plus chers du marché. Le D60 accepte aussi un minimum de

4x400 ch (c'est déjà beaucoup!), solution plus «pépère» si vous nous passez l'expression. Car avec les V12 Mercury, la vitesse dépasse les 46 nd en pointe, soit les performances d'un Pershing de même dimension doté d'hélices de surface. Le rendement en litres par mille parcouru est presque linéaire une fois la carène déjaugée. Il s'établit entre 12 et 15 L/mille, ce qui fait dire à Marc de Antonio que la vitesse de croisière est très élastique. En clair, vous consommerez tout autant sur une distance égale à 20 nd qu'à 35 (les données croisées par le chantier et Neptune témoignent même d'un meilleur



La salle de bain privative de la suite propriétaire dispose d'une cabine de douche entièrement vitrée, assortie d'un banc en bois.



rendement à 34 nd). Il est aussi instructif de comparer ces résultats avec ceux d'une vedette à fly de calibre similaire. À 25 nd, une Princess V65 équipée d'une paire de Man V8 de 1200 ch affiche un rendement de 13 L/mille. Celui d'un Pardo 60 avec deux IPS Volvo 800 couplés à deux D8 de 600 ch chacun tourne autour de 10 L/mille à 23 nd. Cela permet de relativiser les choses.

On peut aussi imaginer à bord du D60 un rythme de croisière réduit à l'extrême, dans le cadre d'une longue traversée de nuit par exemple. Avec environ 1000 L de carburant, l'équipage ralliera de

Une grande porte coulissante conduit à la cabine avant. Le chantier propose aussi une version à deux cabines séparées.



Au pied de la descente, un espace déplaçonné distribue les cabines avant et arrière, ainsi que la cuisine, que l'on devine sur la droite.



nuit Nice à Calvi à 10 nd de moyenne dans un silence quasi absolu. Et, pourquoi pas, tourner sur deux moteurs plutôt que quatre? Tout est possible.

Voilà de quoi donner du crédit à l'alternative hors-bord sur de grosses unités? Marc de Antonio prêche évidemment pour sa pa-

roisse. « Avec le hors-bord, le client a moins de risque de "flinguer" sa saison en immobilisant le bateau à cause d'une embase ou d'un bloc inboard défectueux, estime le fondateur de la marque. Et puis, tout est plus facile, qu'il s'agisse du montage simplifié ou de la maintenance. » Le fait est que ce gros ►



Un solarium s'étend sur la partie avant du rouf. Accessible depuis le toit ouvrant, il est réservé aux passagers les plus agiles !

Avec les moteurs hors-bords dissimulés sous le bain de soleil, l'accès dégagé à la plage arrière est l'atout maître de ce type de solution.

► day-yacht navigue aussi très bien. La carène à double step déjaugue sans effort et parvient à tenir le planning à 20 nd sans avoir à remettre les gaz pour qu'elle ne s'écrase pas sur elle-même. Lors de notre essai, le D60 était équipé de flaps automatiques Lenco, qui ne semblent pas avoir beaucoup d'effet sur l'assiette de la carène, qui reste bien horizontale à tous les régimes. En manœuvres de port, le joystick est assisté par un propulseur d'étrave. C'est ceinture et bretelles. ■

DE ANTONIO D60

VITESSE MAX

47
nd

CONSO à 25 nd

320
L/h

RENDMENT

12,5
L/mille

LE TEST NEPTUNE

Mercury 7,6 L V12 600 - 4x600 ch @ 6400 tr/min - 12 cylindres en V - 7,6 L-572 kg

Régime (tr/min)	Vitesse (nœuds)	Conso (L/h)	Rendement (L/mille)	Autonomie* (milles)
1800	7,5	56	7,4	400
2450	10	100	10	300
3500	20	270	13,5	220
4200	25,5	320	12,5	230
4500	30	380	12,6	235
5000	34	400	11,8	250
5500	40	660	16,5	180
6200	47	700	14,9	200

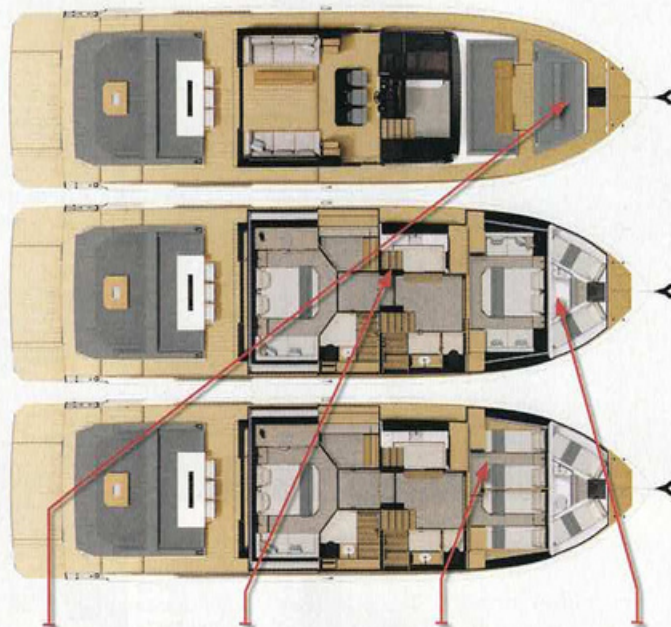
* Avec 20 % de réserve

CARACTÉRISTIQUES

Longueur hors-tout	18,50 m
Largeur	5,20 m
Tirant d'eau	1,01 m
Poids	20,5 t
Transmission	hors-bord
Puissance maximale	4x600 ch
Carburant	3700 L
Eau	680 L
Cabines	2 ou 3
Couchettes	4/6
Catégorie CE	B/12 pers.

CONTACT

Chantier	De Antonio Yachts (Espagne / Pologne)
Distrib.	Evansons Yachting (83), Only Boat (06), Uni (2A)



Le bain de soleil peut être remplacé par un jacuzzi, solution déjà testée sur de précédents modèles.

La cuisine possède sa propre descente à gauche, plus une porte communiquant avec l'espace nuit.

Dans la partie avant du pont inférieur, le chantier laisse le choix entre deux cabines ou une simple cabine.

Accessible depuis le salon avant, la soute peut être aménagée en cabine marin à double couchage.

BUDGET

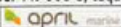
2 364 000 € TTC avec 4x400 ch Mercury V10

2 496 288 € TTC avec 4x600 ch Mercury V12

Équipement standard pont Flexiteek, sellerie complète Morbern Sundance, hard-top avec toit en verre coulissant, plateforme transformateur Besenoni, propulseur d'étrave, cuisine équipée avec réfrigérateur 85 L + 45 L, table cuisson et micro-ondes, système audio JL (6 + 10 HP), flaps Lenco, générateur Whisper 18 kW, cabine d'équipage, prise de quai, air conditionné, fenêtres latérales, meuble-bar extérieur avec réfrigérateur 49 L électrique, ancre, chaîne et quindeau

Options TTC deuxième verrière coulissante 20 300 €, version 3 cabines 15 000 €, dessalinisateur 19 500 €, stabilisateur Seakeeper 149 000 €, taquets et winch électrique intégrés 15 000 €, etc.

ASSURANCE AVEC



Prime annuelle 9167,99 € Mensuelle 763,41 € Franchise* 12 461 €

* Uniquement sur le dommage partiel, vol partiel et vandalisme.