

Repetita IUVANT Practice makes PERFECT

134

21.25m

Robusta, piuttosto veloce e sicura. In una parola: fatta per navigare con consumi contenuti. La carena progettata dallo Studio Olesinski e il lavoro del cantiere hanno trovato un ottimo punto di equilibrio.

Tough, safe and distinctly quick. Put simply: it is made to travel without using much fuel. The hull by the Olesinski design firm and the work done by the yard have found an excellent balance point.

by Niccolò Volpatti



The lounge and dining internal and external areas are large and bright.

The main saloon is characterized by windows which allow you an all-around view.

Le zone lounge e dining interne ed esterne sono ampie e luminose.

Il **salone**, una vera e propria piazza d'armi, è caratterizzato da vetrate che permettono una vista a 360° senza interruzione.



TUTTO COME TE LO ASPETTI. Praticamente una fotocopia di prestazioni già registrate. Mi riferisco a *Princess F70* e *V60*. Non molto tempo fa, infatti, ho provato il *Princess 60*, un'imbarcazione poco più piccola di questo fly da 70 piedi, ma differente per pesi, dimensioni e sovrastrutture. Confrontando gli appunti, però, i valori sono davvero somiglianti: stessa velocità, stessa accelerazione e perfino stessi consumi. Cresce la taglia, *F70* misura 21,25 metri fuori tutto; crescono i motori, qui infatti c'è una coppia di Man con 12 cilindri a V da 1.400 cv ciascuno, mentre il *Princess 60* aveva sempre due Man, ma V8 da 1.200 cv. Un gran bel risultato. Siamo su uno scafo di 21 metri che pesa 37 tonnellate e mezzo in grado di arrivare a 36,4 nodi di velocità massima. Sempre con l'assoluta stabilità del mezzo. C'è l'autolimitazione per le virate strette così, anche quando si timona dalla postazione sul fly,

non si ha mai la sensazione di un'accostata troppo accentuata. È un buon equilibrio tra maneggevolezza e sicurezza. *F70* ha una buona tenuta di mare e consumi che si possono definire contenuti: a 30 nodi consuma 419 litri totali, a 25 nodi 320 litri e a 20 nodi occorrono 241 litri/ora. Non c'è trucco, non c'è inganno. I motori sono in linea d'asse, il peso non è certo dei più contenuti eppure naviga veloce con consumi più che accettabili. Per me significa che chi ha disegnato le linee della carena sa il fatto suo. Il merito, anche questa volta, visto che è una costante per i modelli del cantiere inglese, è dello studio Olesinski, mentre interni e coperta sono stati curati direttamente da Princess. E non sono solo i numeri a dirci che siamo a bordo di una barca fatta per navigare. Me ne accorgo allontanandomi dalla costa quando mi imbatto in un mare meno piatto di quello che abbiamo incontrato fuori

da Sanremo. La carena fende bene l'onda. Non la soffre né di prua, né al traverso. Passando al timone della postazione interna ho modo di apprezzare la visibilità, sempre buona, anche quando la barca deve ancora raggiungere la planata, e l'ergonomia della plancia. C'è un altro elemento che si fa sentire, o meglio sarebbe dire che non si fa sentire, ed è la rumorosità. Sia in plancia, sia nella cabina armatoriale i decibel sono davvero pochi. Segno che l'insonorizzazione è fatta a regola d'arte, non solo grazie ai pannelli fonoassorbenti, ma anche ai sistemi antivibrazione. Alla massima velocità, quando non è difficile in una cabina armatoriale collocata vicino alla sala macchine arrivare a 80 dBA, a bordo dell'*F70* i decibel sono solo 73. Quando si naviga a velocità di crociera, la rumorosità scende tra i 70 dBA e i 65 dBA. Dalla postazione in plancia il fonometro indica dei valori leggermente inferiori.

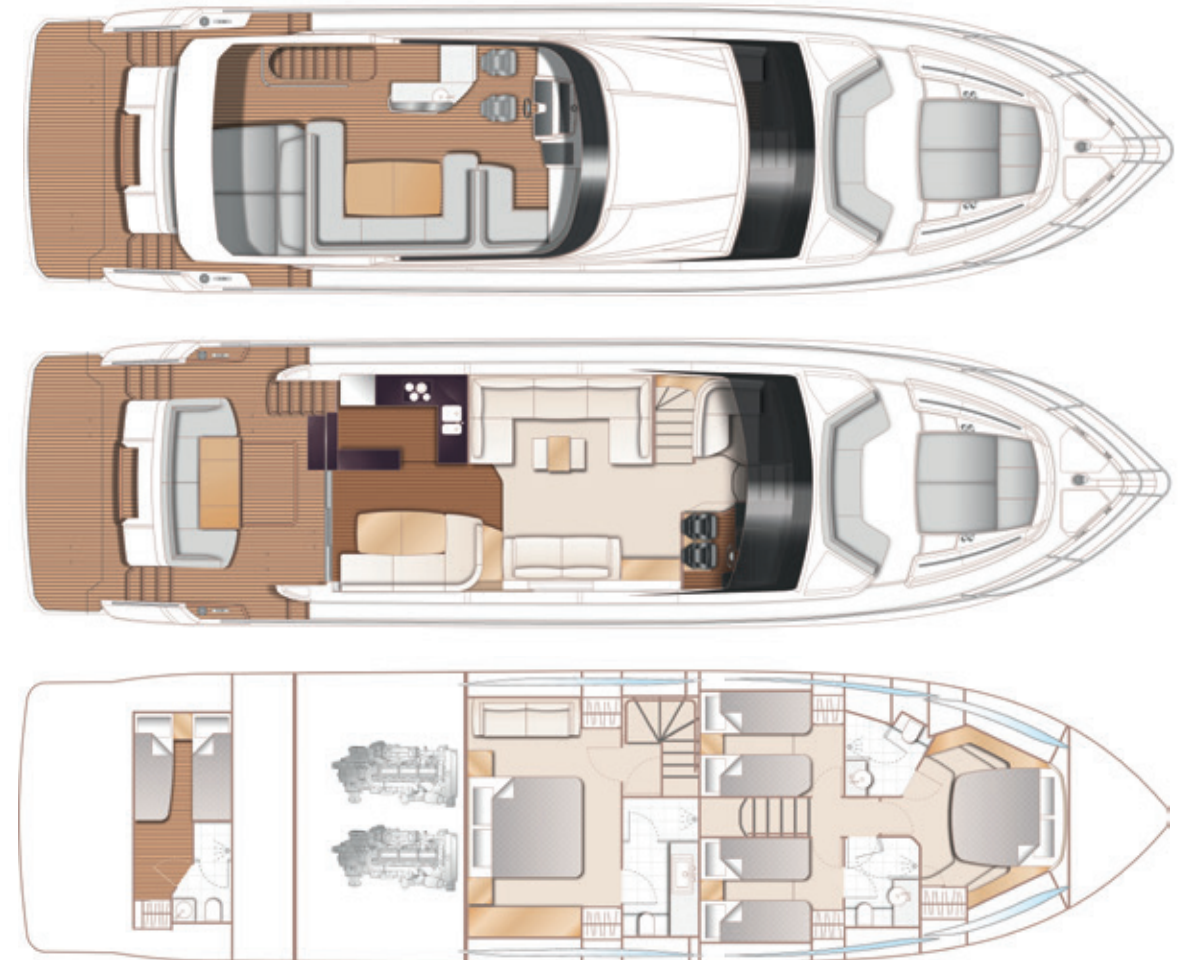




Indice, appunto, di una buona insonorizzazione e non solo del fatto che ci si trovi più o meno distanti dai propulsori. Per il resto, anche questo modello dà quella sensazione di robustezza che ti aspetti da Princess. I tavoli della dinette, del fly e della zona pranzo sono spessi ben 4 cm e le gambe d'acciaio che li sorreggono hanno una circonferenza di 50 cm. L'allestimento del fly mi sembra ben riuscito. C'è il soft top, ma non arriva fino all'estrema poppa. Meglio, a mio parere, anche perché così la zona poppiera è occupata dal prendisole. Del resto lo spazio non manca e

quindi sul fly, protetti dal soft top c'è comunque spazio per area living, tavolo, sedute e plancia di comando. Il ponte principale è dedicato quasi esclusivamente al salone. Il pozzetto è più contenuto, ma, come spazio all'aperto, oltre al fly, c'è anche la zona di prua. Il salone è davvero di dimensioni notevoli, tutto vetrato. Unico neo è la dimensione dei passavanti laterali. L'intento di dare più spazio possibile al salone ha sacrificato un po' di centimetri ai passavanti. Non sono impossibili da percorrere perché misurano 33 cm di larghezza, ma qualche centimetro in più sarebbe stato

meglio. Il ponte inferiore ospita l'area notte con tre cabine e due bagni, oltre all'armatoriale a centro barca. Una caratteristica che mi è piaciuta molto è la presenza di una vetrata in prossimità della scala per scendere nell'area notte che oltre ad essere un bel elemento estetico illumina molto bene il passaggio. Altra particolarità del layout curato dal cantiere è l'assenza del garage del tender. A poppa, infatti, c'è la doppia cabina marinaio con bagno privato. Si tratta di un ambiente confortevole per due persone. La piattaforma di poppa affondabile ospita anche il tender.



The sleeping area is on the lower deck.

There are four cabins

and two bathrooms, both with separate showers.

The crew area is also notably large.

L'area notte si sviluppa sul ponte inferiore, **quattro le cabine** e due i bagni, entrambi con box doccia separato. Ragguardevole anche la dimensione di quella per l'equipaggio.



There is a lot of room on the fly bridge, which is partially protected by the soft top and in part is left open, so that a sun lounge can be put there. The cockpit is slightly smaller than it might be, so as to give as much room as possible to the lounge.

Tanto spazio sul fly, in parte protetto dal soft top e in parte libero verso l'alto così da collocare anche un prendisole. Il pozzetto ha dimensioni leggermente più contenute in modo da dedicare più centimetri possibile al salone.

EVERYTHING IS AS YOU EXPECTED IT TO BE. It is practically identical in performance terms to ones that have already been tested. I am referring to the *Princess F70* and the *V60*. Not so long ago I tried out the *Princess 60*, a boat that is just a little bit smaller than this 70-foot long yacht with a fly bridge but is different in terms of weight, size and superstructure. But when I compare my notes from each, the figures look very similar: the same speed, the same acceleration and even the same fuel consumption. It has got bigger, the *F70* measures 21.25 metres overall, and the engines have grown, with a pair of V-12 MANs developing 1400 hp each, while the *Princess 60* also had two MANs, but 1200 hp V8s. It is a very nice result. We are on a 21-metre boat that weighs 37.5 tonnes and has a top speed of 36.4 knots. And the boat is always perfectly stable. There is a limiter to prevent overly tight turns so that even when steering from the fly bridge, you never feel that it is heeling over too much. It is a good balance between manoeuvrability and safety. The *F70* keeps the sea well, and fuel usage could be described as limited: at 30 knots it uses 419 litres per hour in total, at 25 knots it uses 320 litres, and at 20 knots it uses 241. It isn't a trick, there is no subterfuge involved.

The engines are straight shaft mounted, it isn't particularly light, and yet it moves quickly with fuel consumption levels that are more than acceptable. To me that means that whoever has designed the hull understands what they are doing. The credit for that, once again, given that it is a constant for the boats turned out by the English yard, belongs to the Olesinski design studio, while the interiors and deck have been handled directly by Princess. And it is not just the figures that tell us that we are on board a boat that is made to be used. I realised that when we went further away from the coast when I found a sea that was much less flat than the one that I had found off Sanremo. The hull tackles the waves well, and doesn't suffer either when they are on the bow, or coming from the side. Moving on to the interior steering position, I was able to appreciate the ergonomic bridge lay-out, and the visibility, which is always good, even when the boat is yet to reach planing speed. There is something else that makes itself heard, or rather doesn't make itself heard, and that is the sound level. Both at the bridge and in the owner's cabin, there really isn't a lot of noise. I noted that the sound insulation is state of the art, not just thanks to the sound absorbing panels, but also to the anti-vibration systems. At top speed one regularly has 80 decibels in an owner's cabin that is close to the engine room, but only 73 are registered on board the *F70*. When at cruising speed, the sound level falls to between 65 and 70 decibels. At the bridge position the sound meter registers slightly less. That actually signs of good sound proofing, and not just the fact that you are closer or further away from the propellers. Looking at other areas, this model again gives that feeling of toughness that you expect from a Princess. The tables in the dinette, on the fly bridge and in the dining area are a full four centimetres thick, and the steel legs that support them have a fifty centimetre circumference. I like the set-up the fly bridge. It has a soft top, but it doesn't reach all the way to the stern. I prefer it that way, if only because the stern area is designed for sunbathing. There is no lack of room, and so the fly bridge, has room for a living area, with table, seats and steering position under the top. The main deck is nearly entirely given over to the lounge. The cockpit is smaller in size, but let's not forget that in terms of open spaces, as well as the fly bridge there is also the bow area.

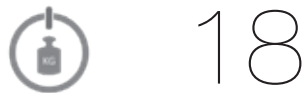
Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. LW



Princess Yachts International
Newport Street, Plymouth, Devon
United Kingdom PL1 3QG
www.princessyachts.com

Dealer
Marine Group
Portosole Sanremo (IM)
T. +39 0184 990770
info@princessitalia.it
www.princessitalia.it

PROGETTO: Studio Olesinski (carena) - Ufficio tecnico del cantiere (interni e coperta)

SCAFO: Lunghezza fuori tutto 21,25m • lunghezza fuori tutto escluso il pulpito 20,98m • larghezza massima 5,38m • pescaggio 1,58m • dislocamento 37.500 kg • serbatoi carburante 4.100 l • serbatoi acqua 836 l
MOTORI: 2xMan V12-1400 • potenza 1.029kW (1.400 cv) • alesaggio per corsa 128mm x157mm • regime di compressione 17,0 :1 • cilindrata 24,24 l • 12 cilindri a V • regime di rotazione 2.300 giri/minuto • peso a secco 2.270 kg

CERTIFICAZIONE CE: Cat. B per 20 persone

PROJECT: Olesinski Studio (hull) • Shipyard technical department (interiors and superstructure)
HULL: LOA 21.25m • Length without the pulpito 20.98m • Maximum beam 5.38m • Draft 1.58m • Displacement 37,500 kg • Fuel tank volume 4,100 l • Water tank volume 836 l

MAIN PROPULSION: 2xMan V12-1400 • Outlet mechanical power 1.029 kW (1400 hp) • Bore&Stroke 128mm x157 mm • Compression ratio 17.0:1 • Swept volume 24.24 l • 12 V shaped cylinders • Maximal rotational speed 2300/min • Dry weight 2,270 kg

EC CERTIFICATION: CAT B - 20 people

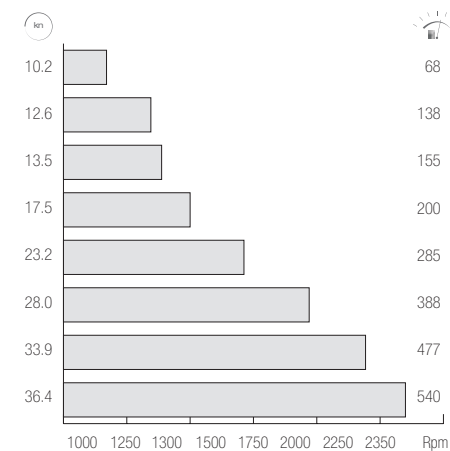
Note
Da 0 a planata in 10 secondi
Gliding time of 10s from 0 to glide

Condizioni della prova Conditions on test

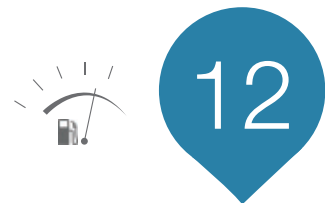
Località//Place Sanremo - Italy
Mare//Sea State Calmo//Calm
Vento//Wind speed A regime di brezza//Breeze
Persone a bordo//People on board 4
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 2200 l
Acqua imbarcata//Water volume on board 800 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi lt/h Fuel consumption l/h



Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) 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 (at the dashboard) dB
1000	10.2	68	6.6	615	57
1250	12.6	138	10.9	374	57
1300	13.5	155	11.4	357	58
1500	17.5	200	11.4	358	60
1750	23.2	285	12.2	333	63
2000	28.0	388	13.8	295	69
2250	33.9	477	14.0	291	70
2350	36.4	540	14.8	276	71



Engine Room

Due Man V12 da 1.400 cv ciascuno non sono pochi, ma nemmeno eccessivi. Grazie alle linee d'acqua della carena ben disegnate si ottengono ottime prestazioni in velocità e accelerazione senza consumi eccessivi.

There are two MAN V-12s developing 1400 hp each, which certainly isn't a small amount, although neither is it excessive. Thanks to the waterlines of the well-designed hull, it turns in an excellent performance at speed and accelerates without using excessive amounts of fuel.

Nonostante la linea d'assi non sia la trasmissione più agile che esista, l'**F70 si comporta bene** sia alle basse velocità in manovra, sia quando si vira a tutta barra a velocità sostenute. Buono anche il comportamento sull'onda. Il **passaggio è sempre morbido** in qualsiasi modo lo si affronti.

Despite the fact that straight shaft isn't the most agile kind of transmission in existence, the **F70 behaves well**, both at low speeds when manoeuvring, and also when it turns at full lock at high speeds. It also behaves well in waves. **It always gets through gently**; however, you take them.



The lounge is very large and is completely surrounded by windows. The only drawback is the size of the side gangways. Trying to give as much room as possible to the lounge has meant that a few centimetres have been lost to the gangways. They aren't unusable, being 33 centimetres wide, but a bit of extra width would have been better. The lower deck houses the sleeping quarters, with three cabins and two bathrooms. The master cabin is amidships.

I very much liked the window close to the stairs leading down to the cabin area: as well as looking good, it also allows plenty of light into the area. Another unusual feature of the layout, as designed by the yard, is the lack of a tender garage. In the stern there is the twin sailors' cabin, with its own bathroom. It is a comfortable area for two people. The stern platform can be lowered, and also houses the tender. ▴