

Test

Il bello di navigare

The **JOY** of being out on the water

NUOVA VERSIONE DEL 16 METRI FIRMATO DA BERNARD OLESINSKI E PININFARINA. UN OPEN, DISPONIBILE ANCHE IN VERSIONE "CHIUSA", DALLE LINEE ELEGANTI E PIACEVOLISSIMO DA PILOTARE
IT IS A NEW VERSION OF THE 16-METRE BOAT DESIGNED BY BERNARD OLESINSKI AND PININFARINA. IT IS IN AN OPEN STYLE BUT IS ALSO AVAILABLE IN A "CLOSED" VERSION, WITH ELEGANT LINES, AND IT IS EXTREMELY ENJOYABLE TO HELM

by Luca Sordelli
photo by Andrea Muscatello



Per raccontare il *Princess V50* bisogna partire dal basso, da sotto la linea di galleggiamento. È qui che la barca del cantiere di Plymouth ha il suo primo punto di forza. Le linee d'acqua sono infatti firmate da Bernard Olesinski, uno dei maestri contemporanei nel disegno delle carene. Questo nuovo 16 metri raccoglie l'eredità del precedente *V50* che avevo provato nel 2018, che a sua volta era figlio del *Princess V48*. Passano gli anni, cambiano mode e design. Le buone carene rimangono. Ora, per quest'ultima versione, gli stampi sono stati rifatti ed è stato leggermente allungato il galleggiamento a poppa di circa 20 centimetri per compensare la maggior spinta della propulsione (dagli Ips 600 si è passati ai 650, circa il 10% in più di potenza) e anche l'aumento del dislocamento di circa 1.500 kg. Resta la piacevolezza alla guida. La sensazione è quella di essere un tutt'uno con la barca. Il comfort è sempre notevole ed è molto facile trovare l'assetto corretto lavorando sugli *Interceptor*. La combinazione propulsione con il sistema di trasmissione è perfettamente centrata e l'erogazione della potenza è estremamente fluida. A 2400/2500 giri minuto si entra in planata, il cambio di assetto è quasi impercettibile, a 3000 giri e circa 20 nodi si raggiunge l'andatura di crociera economica consumando solo 5,6 litri/miglio e, cosa che mi ha

colpito molto, c'è un gran silenzio, 69 dbA in plancia. Volendo mantenere medie più alte si può salire a 3500 giri, per quello che è il passo di crociera veloce a 27 nodi. A questa velocità i consumi non salgono di molto, siamo sempre sui 5,7 litri miglio. Segnale di una carena efficiente, progettata per godersi al massimo il piacere di navigare. Non è uno scafo da velocità esagerate, la massima da noi raggiunta è rimasta poco sotto i 32 nodi. Il giorno della prova c'era un'onda lunga ed estremamente fastidiosa. Eppure, anche a manette tutte abbassate, non abbiamo avvertito scricchiolii, nessun rumore molesto, nessun impatto violento a prua. Si disegnano traiettorie precise con reazioni ai comandi estremamente rapide. La barca ti segue e "piega" proprio nella misura giusta per farti sentire al timone, per farti divertire, ma senza mai essere impegnativa. Ma il bello del nuovo *V50* non è solo sotto la linea di galleggiamento, molto è stato fatto anche fuori. Il design è infatti dello studio Pininfarina, nome che non ha certo bisogno di presentazioni. Le forme sono fluide e potenti, il family feeling del brand è immediatamente riconoscibile. All'interno il design della plancia è particolare, con una lunga "ala" che va a sovrapporsi al cruscotto. Soluzione che mi è piaciuta esteticamente e che ha anche la

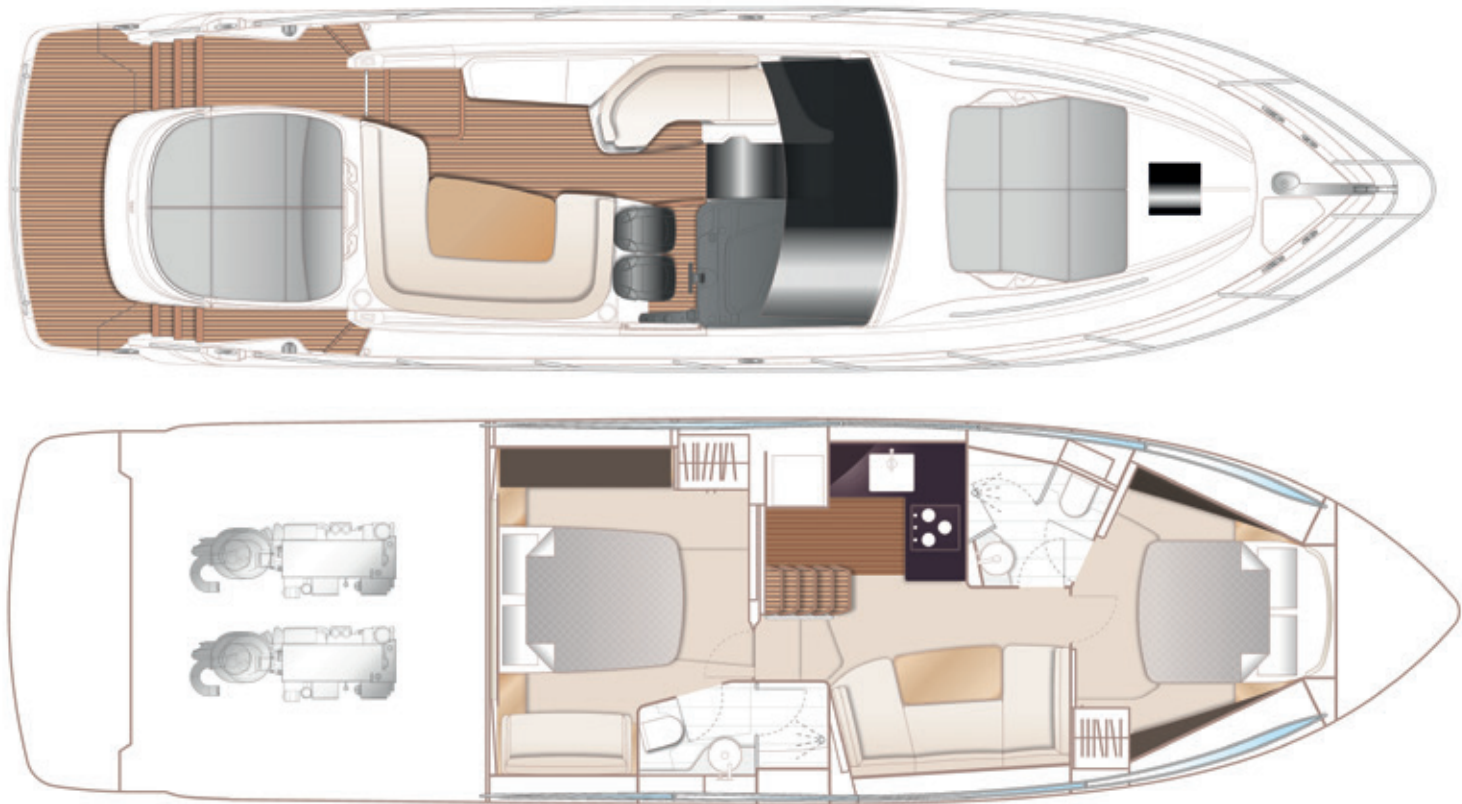
RISPETTO ALLA VERSIONE PRECEDENTE, IL LAYOUT DEL POZZETTO È STATO RIDISEGNATO. SONO STATI OTTIMIZZATI GLI SPAZI E MUOVERSI A BORDO È MOLTO FACILE. THE COCKPIT HAS BEEN REDESIGNED FROM THE PREVIOUS VERSION. THE SPACES HAVE BEEN OPTIMISED AND GETTING AROUND ON BOARD IS VERY EASY.



funzione di eliminare qualsiasi riflesso frontale sotto al parabrezza realizzato in un unico pezzo. Il doppio sedile di pilotaggio in pelle è accogliente, disegnato per godersi la guida. Il salone è estremamente luminoso, con i montanti visivamente poco ingombranti e il tettuccio trasparente apribile in pochi secondi. Come nella versione precedente, il pozzetto ha una pianta asimmetrica con un solo passaggio verso la plancia di poppa. È stata però ridisegnata la distribuzione degli spazi, con una penisola in meno, un tavolo più grande e molto più spazio per stivare il bagaglio. Nel complesso è decisamente più funzionale. Sottocoperta la motorizzazione Ips consente di ridurre gli ingombri in sala macchine, a tutto vantaggio dello spazio da dedicare alle cabine. Il layout è tradizionale e funzionale con la cabina principale a poppa e quella ospiti a prua, entrambe dotate di un grande bagno. Nella zona centrale si trovano la cucina, zona living

e pranzo. In sintesi si rimane colpiti dal notevole livello delle finiture e dall'alta qualità dei materiali, oltre che dalle volumetrie a disposizione, difficili da immaginare osservando dall'esterno le linee sportive del nuovo V50.

To describe the *Princess V50*, you must start deep below the waterline. That is where the boat of the Plymouth-based yard has its first strong point. The waterlines were designed by Bernard Olesinski, a master of contemporary hull design. This new 16-metre is derived from the previous V50, which I tried out in 2018, and which was in turn descended from the *Princess V48*. Fashions and designs change with time. Good hulls live on. Now, with this latest version, the moulds have been redone and the waterlines have been extended 20 centimetres or so further aft to make up for the greater thrust (they have gone from IPS 600s to 650s, so with about ten per cent extra power) and also



Per uno scafo di 16 metri di lunghezza e poco più di 4 di larghezza, la spaziosità dell'armatoriale di poppa è sorprendente. Notevole l'altezza, spettacolare la sensazione di luminosità.

It has a surprisingly spacious-feeling master cabin in the stern considering it is 16 metres long and just over four wide. The headroom is notably good, and it feels spectacularly light inside.



an increase in weight of around 1,500 kg. It is still as enjoyable to the helm. You feel at one with the boat. The level of comfort is high throughout, and it is very easy to find the perfect trim by working on the Interceptors. They have the propulsion/transmission combination just right, and power is delivered smoothly. You plane at 2400/2500 rpm, and the shift in trim is practically imperceptible, while at 3000 revs and around twenty knots, you get to economy cruising speed, using just 5.6 litres a mile and – something that struck me – it is really quiet, with just 69 decibels at the bridge. If you want to keep the engine working hard you can go to 3500 rpm and take the step up to the 27-knot fast cruising speed.

Uno dei punti di forza della barca è la notevole capacità di stivaggio sia in coperta, sia al ponte inferiore.

One of the boat's strong points is the notable amount of storage, both up on deck and down below.



VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

31.6



AUTONOMIA MN
RANGE NM

270



RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER

kg
kW



25.5

RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W

3.9



PESO
FULL MASS
DISPLACEMENT

18



PRINCESS YACHTS

DEALER

Marine Group Srl - Princess Italia
Portosole, Via Del Castillo, 17
I-18038 Sanremo (IM)
+ 39 0184 990770
info@princessitalia.it
www.princessitalia.it

PROGETTO

Ufficio Tecnico Princess Yachts
• Bernard Olesinski, Pininfarina

SCAFO

Lunghezza f.t. 16,02m • Baglio massimo 4,08m •
Dislocamento a secco 15,900 kg • Capacità serbatoio
carburante 1.550 l • Capacità serbatoio acqua 414 l

MOTORE

2 Volvo Penta D6 con Ips 650 • Potenza 353 kW
(480 cv) • Alesaggio per corsa 103mm x 110mm
• Cilindrata 5,5 l • 6 cilindri • Regime di rotazione
massimo 3700 giri/min • Peso 920 kg

PREZZO

A partire da 875,000£, Iva esclusa + Options

PROJECT

Princess Yachts Technical Department
• Bernard Olesinski, Pininfarina

HULL

LOA 16.02m • Maximum beam 4.08m • Light mass
displacement 15,900 kg • Fuel tank volume 1,550 l
• Water tank volume 414 l

MAIN PROPULSION

2 Volvo Penta D6 with IPS 650 • Outlet mechanical
power 353 kW (480 hp) • Bore&Stroke
103mm x 110mm • Swept volume 5.5 l
• 6 cylinders • Maximal rotational speed 3700/min
• Weight 920 kg

PRICE

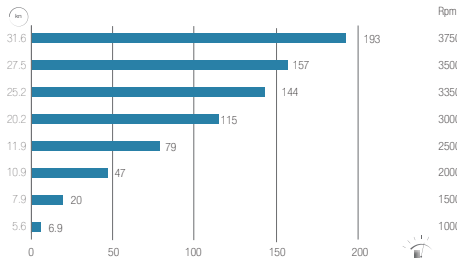
Starting from 875,000£, Excl. Vat + Option

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località //Place Sanremo
Vento forza //Wind speed 10 nodi //knots
Direzione vento //Wind direction SW
Altezza onda //Wave height 60/70 cm
Persone a bordo //People on board 3
Combustibile imbarcato 66%
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 5%
Water volume on board
Motore 2 x IPS 650 Volvo Penta
Main propulsion

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



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



5.7

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
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
1000	5.6	6.9	1.23	1258
1500	7.9	20	2.53	612
2000	10.9	47	4.31	359
2500	11.9	79	6.64	233
3000	20.2	115	5.69	272
3350	25.2	144	5.71	271
3500	27.5	157	5.71	271
3750	31.6	193	6.11	254



Engine room

Anche alla velocità massima il *Princess V50* rimane sempre molto silenzioso. L'accoppiata con i due Volvo Penta Ips 650 è decisamente vincente e le sensazioni alla guida sono estremamente piacevoli. È possibile montare anche la versione 600 con i D6 da 440 cavalli al posto di quelli da 480.

Even at top speed, the Princess V50 stays very quiet. The match-up with the two Volvo Penta IPS 650s is a winning combination, and it feels very good at the helm. The 600 version can also be fitted with D6s developing 440 horsepower, rather than the 480 hp units.

At that speed fuel consumption doesn't increase much, and we were still using around 5.7 litres per mile. That is the mark of an efficient hull, one that has been designed to get full enjoyment out of being out on the water. This boat doesn't overdo it in terms of speed; the fastest we did was just under 32 knots. Some waves were long and quite a nuisance the day we tried the boat. And yet, even with the throttle opened right up, I couldn't hear any creaking, no annoying noise, or crashing on the bow. It cuts out precise courses and reacts extremely quickly to the controls. The boat follows you and gives just enough to make itself felt when you are at the helm, to let you have fun but without ever being too much hard work. But the beauty of the new *V50* isn't just

under the waterlines as a lot of work has also been done above. The design is from the Pininfarina studio, a name that certainly doesn't need any introduction. The shapes are fluid and powerful, and the brand's distinctive feeling is immediately recognisable. Inside, the helm station has an unusual design, with a long "wing" that overhangs the dashboard. I liked the way that looks, and it also serves to avoid any frontal reflection below the windscreen, which is made in a single piece.

The comfortable leather double steering seat is designed for you to enjoy being at the helm. The saloon is extremely luminous, with the supports hardly noticeable, and a transparent roof can be opened in just a few seconds. As in the previous version, the cockpit has an asymmetrical design, with just one way down to the stern platform. But the way the spaces have been distributed has been changed, with one fewer island, a larger table, and a lot of storage room for luggage. It works better overall. Below decks, the IPS system means you can have a smaller engine room and increase the size of the cabins. The layout is traditional and functional, with the main cabin in the stern and the guest room in the bow, both of them equipped with large bathrooms. The central area has the galley, living and dining areas. All around you are struck by the high-quality materials and finish, as well as a large amount of space, something that is difficult to imagine when you see the sporty lines of the new *V50* from the outside. ▀

