

Ragione e sentimento

Reason and emotion

La crociera made in UK: easy, safe and comfortable.
Grazie a due Volvo Penta D13 la velocità massima
è di 34,4 nodi. Interni sfruttati al meglio per ogni
centimetro utile

A British-made cruiser: easy, safe, and comfortable.
Thanks to two Volvo Penta D13 engines, the maximum
speed is of 34.4 knots. The interiors layout has taken
advantage of every centimetre available

by Niccolò Volpatti



17.81m



There is a lot of room onboard and the headroom is good, with nearly two metres in the dinette. There are a lot of windows, some of them sliding, which means you can have a single space encompassing both inside and out.

A bordo c'è tanto spazio e buona abitabilità, che in dinette arriva a quasi due metri di altezza. Molte vetrate, anche scorrevoli, che consentono di avere un unico ambiente tra interni ed esterni.



LA FAMA È QUELLA DI BARCHE MARINE, FATTE PER NAVIGARE, non a caso sono varate in oceano, dato che il cantiere è inglese. È stata progettata dallo Studio Olesinski sia per il design sia per l'architettura navale. Le condizioni davanti a Sanremo non sono proprio "oceaniche", ma nemmeno del tutto tranquille. C'è un'onda formata di almeno 70 centimetri in grado, se non proprio di mettere in crisi uno sport cruiser, almeno di rendere la navigazione non esattamente piacevole. Inizio con il mare al traverso a velocità di crociera. A circa 2000 giri, navigo a quasi 25 nodi di velocità con un consumo complessivo di 220 litri/ora. Molto pochi e, probabilmente, il merito

deve essere ripartito tra la carena e l'efficienza dei due motori. Si tratta di due Volvo D13 da 1.000 cv ciascuno che non si limitano a spingere il V55 a 25 nodi. Alla massima, infatti, la barca arriva a 34,4 nodi con consumi sempre contenuti. A 30 nodi servono circa 300 litri e alla massima 343. È in crociera però che dà il meglio di sé, perché a 20 nodi, lavorando con i flap, si scende fino a 170 litri/ora per entrambi i motori. Un valore simile a quello di un gommone più che a un cruiser di quasi 18 metri di lunghezza e 27 tonnellate di dislocamento. I numeri appartengono alla sfera della razionalità e sono decisamente positivi, ma il *Princess V55* è anche sentimento e

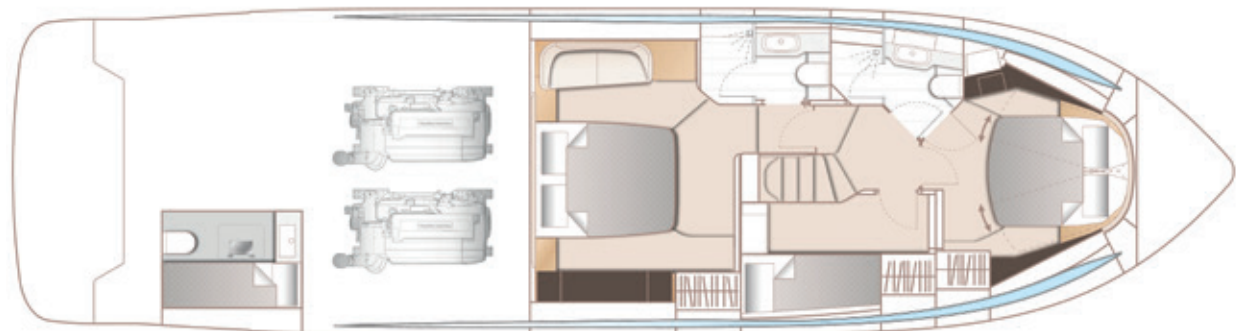
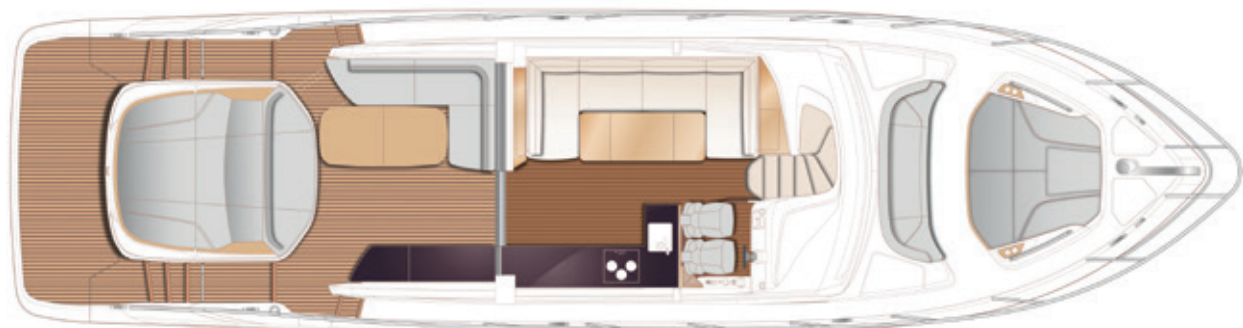
questo lo misuriamo con le sensazioni che si provano al timone. La prima è che la barca è facilissima da condurre. È un piacere perché il volante è sempre morbido, ma capace di rispondere prontamente alle inversioni di rotta. La conduzione è semplice e precisa. La virata rappresenta un'ottima mediazione tra agilità e stabilità. La barca vira il giusto: né troppo, né troppo poco, ma è il comportamento della carena che ci regala le sensazioni migliori. Il passaggio sull'onda, nonostante allontanandosi dalla costa arrivi a quasi un metro di altezza, è sempre morbido. A 25 nodi di velocità non sembra nemmeno di navigare con mare formato. Per rendersi conto che





TEST

PRINCESS V55



The owner suite, at amidships, is large with bathroom and walk-in closet accessible from the sides of the headboard. A lot of natural light filters through impressive wall-to-wall windows.

La suite armatore, a centro barca, è ampia con bagno e cabina armadio accessibili ai lati del testa-letto. Tanta la luce naturale che filtra attraverso finestre a murata di grande effetto.

257

il mare è mosso si devono prendere le onde dritte di prua e alla massima velocità. E anche in questo caso, se si vuole evitare di saltare, basta dosare il gas per riuscire a navigare comunque in modo confortevole. Facilità di conduzione, buone prestazioni e ottimo comportamento con mare formato, le doti di navigazione non sono solo queste. C'è anche un'ottima insonorizzazione della sala macchine, perché i decibel sono pochi sia in plancia, sia nella cabina armatoriale, nonostante si trovi a centro barca e perciò vicina ai propulsori. Ottima anche la visibilità dalla postazione di guida. La barca non è mai seduta sulla poppa e la vetrata unica senza ostacoli garantisce sempre un'ottima visuale durante la navigazione. Negli ultimi anni il cantiere ha fatto passi da gigante per quanto riguarda il design di interni e coperta, ma per questo modello è stato fatto un altro passo avanti. Non c'è solo la mano dello studio tecnico di Princess, ma anche lo zampino di Pininfarina che si è occupato in particolare della coperta. Il design mi è piaciuto perché non mi è sembrato squisitamente manieristico, ma anche funzionale. Un esempio lo si trova in pozzetto dove il divanetto a L è completato da un seduta singola che si può sfilare e riporre in

un gavone. A cosa serve? Se si completa la L del divanetto, si ha una lunga seduta che circonda il tavolo da pranzo di dimensioni più che abbondanti. Ben 180 cm di lunghezza per 86 di larghezza, rappresentano una superficie più che sufficiente per accomodare molte persone. Quando si è in navigazione, invece, togliendola e riponendola in un gavone, si ha un accesso agevolato al passavanti laterale. Insomma, il divanetto con tanti posti c'è quando serve, mentre quando si deve privilegiare la mobilità, e la possibilità di muoversi senza ostacoli, diventa un po' più piccolo. Un altro esempio di design valido esteticamente, e funzionale allo stesso tempo, lo si trova in dinette. La cucina è lineare e occupa il lato di dritta. I mobili però sono tutti bassi. Questo non significa che manchi volume per riporre le stoviglie o per far spazio agli elettrodomestici. L'assenza di pensili in alto consente di avere sempre un'ottima visuale verso l'esterno. Grande piano di lavoro e, a dimostrazione che lo spazio per lo stivaggio in cucina non manca, oltre a numerosi cassetti per bicchieri, piatti e pentole, c'è perfino una piccola lavastoviglie. L'area notte ospita tre cabine e due bagni. Quella dell'armatore è a centro barca e sfrutta tutto il baglio dell'imbarcazione.

Notevoli le dimensioni dei due bagni, uno ad uso esclusivo dell'armatore e l'altro che serve sia la cabina matrimoniale di prua, sia quella con letti singoli sovrapposti che si trova sul lato di dritta. Il layout degli interni e della coperta è stato concepito per sfruttare nel modo migliore tutto lo spazio disponibile. Niente sprechi, ogni area ha una funzione, senza alcuna replica. Il tavolo da pranzo del pozzetto è piccolo e per nulla ingombrante da chiuso e, solo quando lo si allunga, diventa uno spazio ampio sul quale mangiare. L'unico rilievo che posso fare al *Princess V55* è che se i passavanti laterali avessero avuto anche solo tre centimetri in più a disposizione, la facilità di movimento a bordo ne avrebbe tratto beneficio. In sintesi, carena, prestazioni, comfort in navigazione e ampi spazi sopra e sottocoperta, sono tutto quello che serve per un'ottima crociera.

THEY ARE KNOWN AS BEING BOATS THAT HAVE GOOD SEAFARING QUALITIES, ones that are made to be used, and it is no coincidence that they are launched on the ocean, given that the yard that builds them is English. Both its overall design and naval architecture are from the Olesinski Studio.





We didn't exactly find ocean-going conditions off Sanremo, but nor was it completely calm. There was a sea with waves of at least 70 centimetres. This might not be a desperate problem for a sports cruiser, but it certainly makes sailing on one far from enjoyable. I started taking the sea side on, and at cruising speed. At around 2000 rpm I was doing nearly 25 knots using 220 litres an hour of fuel in total. That isn't much at all, and probably the credit for that should be shared between the hull and the efficiency of the two engines. They are two Volvo D13s, each developing 1,000 horsepower and that take the V55 well beyond 25 knots. Indeed it gets to 34.4 knots top speed, while still not using a lot of fuel. At 30 knots we needed around 300 litres an hour and at top speed 343. But it is when you are cruising that it really comes into its own, because at twenty knots, and if you use the flaps, you can get down to 170 litres an hour total use for the two engines. That is pretty much what a RIB does, rather than a 27-tonne cruiser that is nearly 18 metres long. The figures are rational and are definitely positive, but *Princess V55* is also a question of feeling. Feelings that are measured in the sensations that you get at the helm. And the first of them is that it is a boat very easy to handle. It is a pleasure because the feeling at the wheel is always soft, while at the same time it can always respond quickly to changes in course. Steering is simple and precise. Turning is an optimal balance between agility and stability.

La coperta è comoda, ma anche pratica. Capace di soddisfare le esigenze di un equipaggio numeroso in rada senza penalizzare la facilità di muoversi dal pozzetto alla prua.

The deck is comfortable, but it is also practical. It can meet the demands of a large crew at anchor without affecting the way people get around from the cockpit to the bow.



Velocità max nodi
Top speed knots



Autonomia mn
Range nm



Rapporto peso
potenza
Mass
outlet power



Rapporto lung./larg.
L/W



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	9.9	45	4.5	483	62
1250	11.5	75	6.5	337	63
1350	12.8	102	7.9	276	64
1500	16.0	129	8	272	64
1750	20.5	181	8.8	249	66
2000	26.7	235	8.8	250	69
2250	30.2	307	10	216	72
2470	34.4	343	10	220	73

PRINCESS YACHTS INTERNATIONAL
Newport Street, Plymouth, Devon
PL1 3QG, United Kingdom
www.princessyachts.com

Exclusive Italian Dealer
Princess Yachts Italia
Marine Group srl
Portosole, Via del Castillo 17
I-18038 Sanremo (IM, Italy)
T. +39 0184 990770
info@princessitalia.it
www.princessitalia.it

PROGETTO: Studio Olesinski (carena), Pininfarina (coperta) e ufficio tecnico del cantiere (interni)
SCAFO: Lunghezza fuori tutto 17,81m • Lunghezza fuori tutto escluso il pulpito 17,28m • Larghezza massima 4,65m • Pescaggio 1,40m • Dislocamento 27.500 kg • Serbatoi carburante 2.200 l • Serbatoi acqua 550 l
MOTORI: 2xVolvo D13-1000 • Potenza 735 kW (1.000 cv) • 6 cilindri in linea • Alesaggio per corsa 131mm x 158mm • Regime di compressione 17,1:1 • Cilindrata 12,8 l • Regime di rotazione 2400 giri/minuto • Peso a secco 1.635 kg
CERTIFICAZIONE CE: CAT B per 15 persone

PROJECT: Studio Olesinski (hull), Pininfarina (superstructure) and shipyard technical department (interiors)
HULL: LOA 17.81m • LOA excl. the bowsprit 17.28m • Maximum beam 4.65m • Draft 1.40m • Displacement 27,500 kg • Fuel tank volume 2,200 l • Water tank volume 550 l
MAIN PROPULSION: 2xVolvo D13-1000 • Outlet mechanical power 735 kW (1,000 hp) • 6 cylinders in line • Bore&Stroke 131mm x 158mm • Compression ratio 17.1:1 • Swept volume 12.8 l • Maximum rotational speed 2400/min • Dry weight 1,635 kg
EC CERTIFICATION: CAT B - 15 people

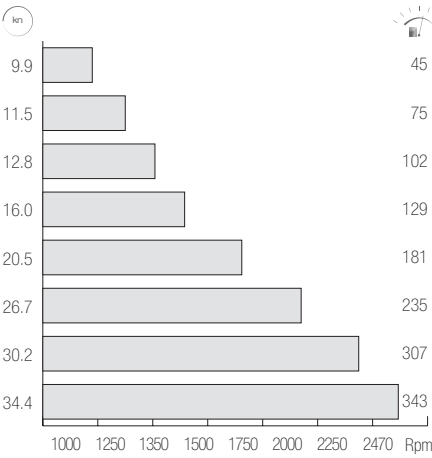
Condizioni della prova
Conditions on test

Località//Place
Altezza onda//Wave height
Vento//Wind speed
Persone a bordo//People on board
Carburante imbarcato//Fuel volume on board
Acqua imbarcata//Water volume on board

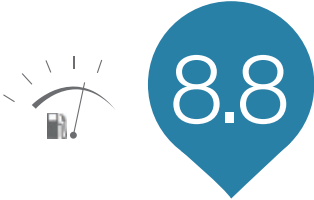
Sanremo - Italy
70 cm
10 nodi//knots
3
600 l
430 l

Velocità in nodi
Speed in knots

Consumi l/h
Fuel consumption l/h



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





Ottimo il comportamento della carena con mare formato. È sempre facile da condurre, anche quando le condizioni sono un po' più impegnative del previsto.

The way the hull behaved in a rough sea was excellent. It is always easy to steer, even when the conditions are a little bit more demanding than expected.

260

Engine room

Due mila cavalli in tutto, mille per ciascun propulsore è la motorizzazione perfetta. Buone prestazioni, alla massima siamo arrivati a più di 34 nodi e, soprattutto, consumi contenuti in crociera.

Two thousand horsepower in total, a thousand from each engine, is the perfect power supply. And there is good performance – at top speed, we got to over 34 knots and the small amount of fuel used at cruising speed was particularly notable.



The boat turns just the right amount: neither too much, nor too little, but the way the hull behaves gives us some very good feelings. The way it goes across the waves, despite the fact that they got up to nearly a metre as we got further from the coast, was always soft. At 25 knots you don't even feel as if you are sailing on a rough sea. To actually realise that it is rough, you have to take the waves on the bow when you are going top speed. And there too, if you don't want to jump, you just have to go manage the throttle, and that means you can at least travel comfortably. It is easy to handle, the performance levels are good and it behaves excellently in the rough sea – but it offers more than that when underway. The engine room also has excellent sound insulation, because there isn't much noise at all both at the steering console, and in the master cabin, despite the fact that it is midships and thus close to the engines. Visibility from the helm is also excellent. The boat never sits back and the single window without any obstruction means that you always get superb viewing when underway. Over the past few years, the yard has taken some giant steps in terms of interior and deck design, but another step forward has been taken for this particular boat. The design shows not just the input from the technical department at Princess, but also bears the hallmark of Pininfarina, which worked on the deck in particular. I liked the design because it didn't feel completely contrived, and is also functional. An example of that can be found in the cockpit where the L-shaped sofa is completed by a single chair which you can fold up and store in a locker. What is that for? If you complete the "L" of the sofa, you have a long seat that surrounds the dining table, which is very generously sized. 180cm long by 86 wide creates an area that is more than enough to seat a lot of people. But when you are

underway, you can take it down and put it away in a locker, giving easier access to the gangways on the side. So essentially the sofa with a lot of seats is there when you need it, while – when you have to ensure mobility and the possibility of getting around without any barriers, it becomes a bit smaller. Another example of a design that is aesthetically valid while at the same time being functional can be found in the dinette. The galley is arranged all in a line and occupies the starboard side. But the furniture is all low. That doesn't mean that there is a lack of space to put away cutlery and crockery or to find room for galley appliances. The lack of wall units high up means that you always get a good view outside. There is a large work surface and – to prove that there is no lack of places to stow things away – as well as the numerous drawers for glasses, plates and saucepans, there is even a small dishwasher. The accommodation area includes three cabins and two bathrooms. The master cabin is midships and occupies the entire width of the ship. The two bathrooms are of notable size, one of them for the owner's exclusive use the other for both the double room in the bows and the room with bunk beds to starboard. The interior layout, and that of the deck, was designed to get the best out of all of the room available. Nothing goes to waste, every area has a function, without any duplication. The dining table in the cockpit is small and doesn't get in the way at all when it is closed up. And it is only when it is opened up that it becomes a broad expanse on which to eat. The only thing that I could say about the Princess V55 is that if the gangways were three centimetres broader, it would have been easier to get around onboard. Overall the hull, the performance, the comfort while underway and the extensive areas above and below decks is everything that you need for an excellent cruise. ▴