

# BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover

Princess Y85

The Idea Factory

Valerio Rivellini

Superyacht

Vida Heesen Yachts



Shipyard

Fabiani Yacht

Companies

Ship Control

People

Paola Barcella

Boat Gourmet

Francesco Bogazzi

Boats

- Isa Yachts *Extra 93*
- Fjord *52 Open*
- 48 *Wallytender*
- Solaris Power *48' Open*
- De Antonio *D34 Open*
- Bénéteau *Oceanis 30.1*



# Improvement, SINUOSITY and timelessness



Dopo il piccolo e rivoluzionario *R35*, ecco il primo grande *yacht* del nuovo corso di Princess. Un fly frutto della collaborazione tra il cantiere di Plymouth e due nomi nobili del design, Pininfarina e Olesinski. Il risultato? **Una barca innovativa**, capace di valorizzare al meglio la tradizione del brand inglese

After the small and revolutionary *R35* here is the first large yacht belonging to the new direction at Princess. The flybridge is the result of a collaboration between the Plymouth boat manufacturer and two top names in design, Pininfarina and Olesinski. And the upshot? An innovative boat that fully emphasizes the tradition of this British brand

*by Luca Sordelli*



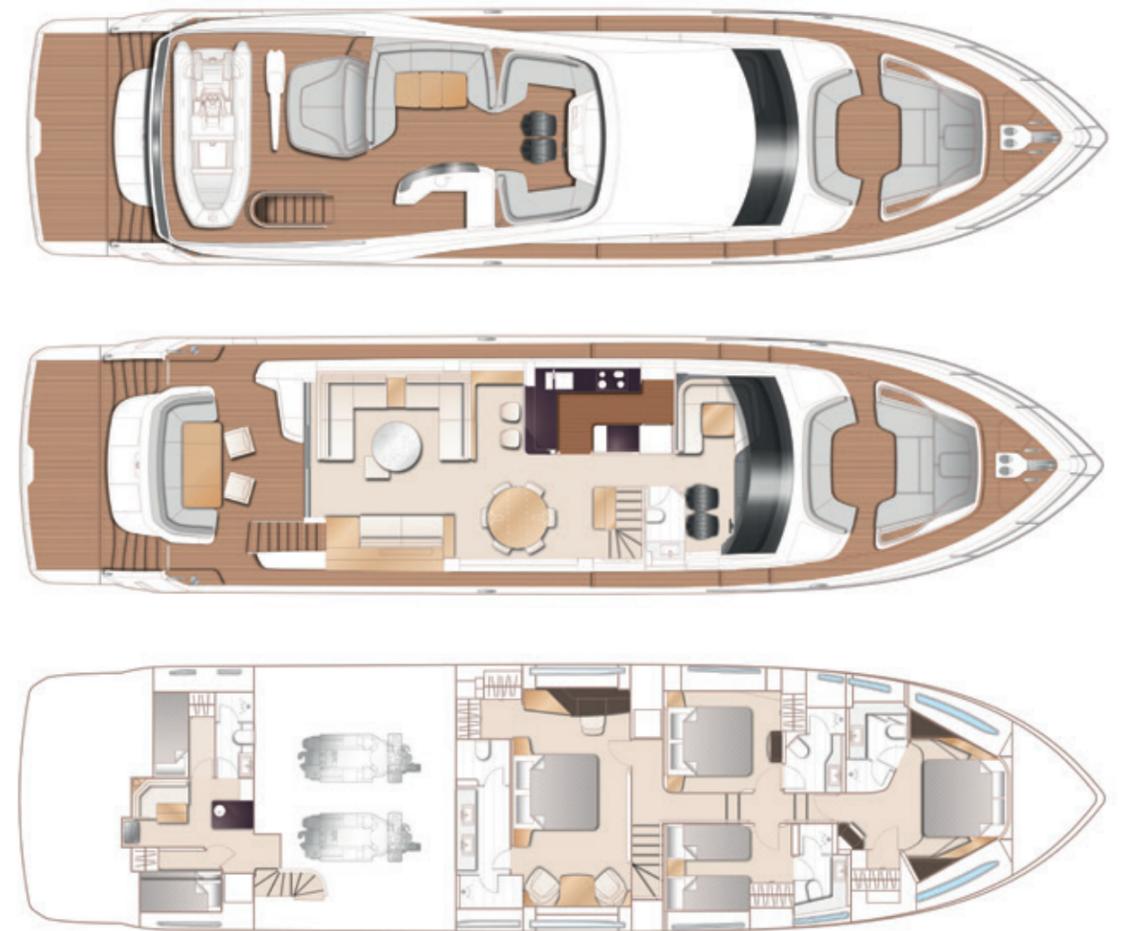
IL PROCESSO CONTINUA. Passo dopo passo, modello dopo modello, Princess Yachts si sta allineando al suo nuovo corso. Il ritmo lo detta Anthony Sheriff, da quattro anni alla guida del marchio. Le forme, i contenuti sono invece il frutto di un lavoro a tre: l'ufficio di progettazione interno al cantiere di Plymouth, lo studio Olesinski, esperto in architettura navale e carene, e l'italiana Pininfarina. Proprio da quest'ultima ci siamo fatti dare una mano per scoprire il nuovo 26 metri della casa inglese, "chiave di volta" in questo processo. Daniele Mazzon all'interno dello studio è yacht designer e capo di tutto il settore Transportation e ha seguito da vicino la nascita dell'Y85, oltre a tutti i progetti nautici di Pininfarina degli ultimi dieci anni. Gli chiedo di sintetizzare in tre parole i concetti che rappresentano la barca:

*«La prima è sicuramente cambiamento. Se tutto è partito dal piccolo R35, primo progetto frutto della collaborazione Pininfarina-Princess, un piccolo scafo che ha avuto un ruolo "pilota" e concettuale, Y85 è la prima barca "vera" del nuovo corso». Ok, la seconda? «Sinuosità. La barca è un fly, la più classica delle configurazioni progettuali, i volumi devono dettare legge. Ma abbiamo comunque realizzato qualcosa di veramente nuovo. Il segno dominante è la "S" che collega l'hard-top al ponte superiore. Un segno dinamico e muscolare, inconfondibile. Un tratto che riprende in maniera esplicita le prese d'aria posteriori sull'R35». «Tutto questo – intervieni Stefano Luppi, Senior Yacht Designer di Pininfarina – sempre stando ben attenti, come da tradizione del nostro studio, a non fare semplici esercizi di stile.*

Un ponte principale aperto, sviluppato su un unico livello, garantisce un ampio spazio dedicato al divertimento con una disposizione della cucina di bordo flessibile. Tre aree di seduta separate assicurano la massima privacy per gli ospiti lasciando la possibilità all'equipaggio di muoversi per lo yacht.

An expansive single-level main deck provides ample entertaining space with a flexible galley arrangement. Three separate seating areas ensure the utmost privacy for guests with the crew able to move discretely around the yacht.





Le prese d'aria sull'R35 sono vere, non sono un effetto speciale realizzato in nome del design. La "S" sull'Y85 risolve nel migliore dei modi il problema di non appesantire troppo l'estetica della barca, pur dovendo alzarla con un grande T-Top per proteggere il flybridge da sole e pioggia». Quindi: cambiamento e innovazione, ne manca una. «Timeless. Senza tempo – mi dice Mazzon – Sono linee nate per non invecchiare, proiettate verso il futuro, ma che sanno interpretare bene la lunga e importante storia di Princess nel mondo della nautica». Giusto, è importante sottolineare la storia di Princess, un cantiere dalla tradizione molto forte, con armatori dalle idee chiare, abituati a navigare tanto anche nei mari del Nord Europa. Come hanno preso questo cambiamento? «Nel migliore dei modi. Così come il piccolo R35 è stato un grande successo in tutto il mondo, lo stesso vale ora con l'Y85, piaciuta sin dal momento dalla presentazione dei primi disegni. È un cambiamento che anche loro, gli armatori, stavano aspettando». «Un buon esempio – interviene Luppi – per capire di che tipo di armatori stiamo parlando basta porre attenzione allo studio della plancia, a come l'abbiamo pensata. Abbiamo creato una vera piccola area living vicino alla postazione del pilota: se fai tante miglia, se fai vere navigazioni, vuoi che vicino a te ci sia qualcuno con cui condividere

l'esperienza. Le linee sono tipicamente automobilistiche e inconfondibilmente Pininfarina: morbide, ma estremamente tese. Dinamiche che esprimono grande voglia di modernità e sportività». Spesso, per chi disegna yacht proprio fare riferimento al mondo dell'automotive è rischioso, molti nomi illustri hanno fallito clamorosamente... «Pininfarina è ormai nel mondo della nautica da molto. Lo conosciamo bene. Inoltre siamo trasversali, ci occupiamo di molti altri campi sia in ambito "transportation", sia nel mondo dell'architettura e del puro prodotto. E poi con Princess il lavoro di progettazione è stato fatto in sintonia anche con lo studio Olesinski, che le barche le conosce bene». Come è andata? Due identità forti a confronto possono essere esplosive... «Nessun problema, anzi – aggiunge Mazzon – abbiamo imparato. Entrambi. Ognuno ha portato all'interno del progetto la sua esperienza. Il tutto lavorando sulla base del know-how di Princess. Alla fine si è arrivati ad un'intesa perfetta». Un triangolo, quindi, che ha portato alla quadratura del cerchio.

THE PROCESS CONTINUES. Step after step, model after model, Princess Yachts is getting into the swing of its new direction. The pace is being dictated by Anthony Sheriff, who has been at the helm of the brand for four years.

Below deck, the stateroom area has the master cabin amidships, which occupies the maximum beam of 6.30 meters. Then there is the classic V-shaped VIP cabin at the bow and another two cabins for guests.

Sottocoperta la zona regina è la cabina armatoriale a centro barca, che sfrutta interamente i 6,30 metri di baglio massimo. Ci sono poi la Vip a prua, dal classico taglio a V, e altre due cabine doppie per gli ospiti.





### Engine room

In sala macchine la motorizzazione standard è con due MAN da 1.800 cv ciascuno, con un'architettura a 12 cilindri a V di 90° e trasmissione in linea d'asse. In alternativa si può scegliere anche la versione più potente, con due 1.900 cv, sempre MAN.

*The engine room has standard engine power with two MAN engines with 1,800 horsepower each, with an architecture of 12 cylinders in a V at 90° and shaft line transmission. A more powerful version is also available, with two 1,900 horsepower MAN engines.*

Sinuose le forme degli arredi anche sul fly: protagonista è la postazione di guida che richiama in maniera evidente il mondo dell'automotive. Le linee sono inconfondibilmente Pininfarina.

The fittings are also sinuous on the flybridge. The show-stealer is the control station, obviously reminiscent of the automotive world. The lines are unmistakably Pininfarina.

The form and content are the work of three protagonists - the internal design department at the Plymouth premises, the expert in hulls and naval architecture, Olesinski, and the Italian company Pininfarina. It was Pininfarina we turned to for help in getting to know the new 26-meter yacht from the British company, the cornerstone of this process. Daniele Mazzon is a yacht designer at the company and head of the entire transport division. He's followed the creation of the Y85 closely, in addition to all Pininfarina nautical projects in the last ten years. I asked him to sum up the concepts that represent the boat in three words. «The first is 'change'. While everything started with the small R35, the first design produced by the Pininfarina-Princess collaboration, with a small hull that had a conceptual, pivotal role, the Y85 is the first 'proper' boat of this new direction». And the second? «Sinuosity. The boat is a flybridge, the most classic design configuration, the volumes have to dictate the rules. But we made something that is truly new. The prevailing feature is the S shape linking the hardtop to the upper deck. This is an unmistakably strong and dynamic feature, which is decidedly reminiscent of the rear air intakes on the R35». «In line with our company's tradition, this is to make sure that we're not just completing a styling exercise», states Stefano Luppi, Senior Yacht Designer at Pininfarina. «The air intakes on the R35 are real, they're not simply a special effect included in the design just for the sake of it. The S profile on the Y85 is the best solution for not weighing down the boat's aesthetics while having to lift it with a large T-Top to protect the flybridge from the sun and rain». Okay, we've got change and innovation, what's the third? «Timelessness», Mazzon tells me. «These lines are designed to be ageless and look towards the future while conveying the long



## Velocità max nodi Top speed knots

29.8

## Autonomia mn Range nm

468

## Rapporto peso potenza Mass outlet power

24

## Rapporto lung./larg. L/W

4.1

## Peso Weight

66.5 t

### PRINCESS YACHTS INTERNATIONAL

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

#### Dealer

Marine Group – Princess Yachts Italia  
Portosole – Via del Castillo, 17  
I-18038 Sanremo (IM)  
T. +39 0184 990770

info@princessitalia.it, www.princessitalia.it

#### PROGETTO: Princess Design Studio

• Pininfarina Nautical • Olesinski

**SCAFO:** Lunghezza f.t. 26,20m • Lunghezza senza pulpito 25,75m • Larghezza max 6,30m • Immersione 1,77m • Dislocamento a mezzo carico 66,5 t

• Capacità serbatoi carburante 11.000 l • Capacità serbatoi acqua 1.500 l • Materiale costruzione vetroresina • Cabine ospiti 4 • Cabine equipaggio 2

#### MOTORI: 2 x MAN V12 1800 • 12 cilindri a V90°

• Potenza 1.324 kW/1.800 cv a 2300 giri/min

• Cilindrata 24,2 l • Alesaggio x corsa

128mm x 157mm • Peso a secco 2.365 kg

**PREZZO:** 4.295.000 €, IVA Esclusa, base con i motori V12-1900

#### PROJECT: Princess Design Studio

• Pininfarina Nautical • Olesinski

**HULL:** LOA 26.20m • Length without the pulpit 25.75m

• Maximum beam 6.30m • Draft 1.77m

• Half load displacement 66.5 t • Fuel tank volume 11,000 l • Water tank volume 1,500 l • Building material fiberglass • Guest cabins 4 • Crew cabins 2

**MAIN PROPULSION:** 2 x MAN V12 1800 • 12 cylinders V-shaped 90° • Outlet mechanical power

1,324 kW/1,800 hp at a rotational speed of 2300/min

• Swept volume 24.2 l • Bore&Stroke

128mm x 157mm • Dry weight 2,365 kg

**PRICE:** 4,295,000 €, Excl. VAT, as a starting price with the V12-1900 engines

## Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place English Channel

Mare//Sea state Calmo//Calm

Vento//Wind speed 0

Persone a bordo//People on board 6

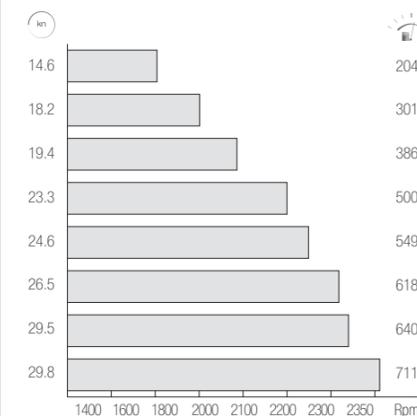
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 9,350 l

Acqua imbarcata//Water volume on board 1,000 l

Motore//Main propulsion 2 MAN V12 1900 1,397 kW

## Velocità in nodi Speed in knots

## Consumi l/h Fuel consumption l/h



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

19.8

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
1400	14.6	204	13.9	669
1600	18.2	301	16.5	565
1800	19.4	386	19.8	468
2000	23.3	500	21.4	436
2100	24.6	549	22.3	419
2200	26.5	618	23.3	401
2300	29.5	640	21.7	431
2350	29.8	711	23.8	392



In keeping with tradition for all Princess hulls, the performance of the Y85 is outstanding. With the twin 1,900 horsepower MAN engines the maximum speed is 32 knots. In terms of consumption, efficiency has improved by 13% compared with the previous model.

Come da tradizione per tutti gli scafi Princess le prestazioni dell'Y85 sono ottime. Con i due MAN da 1.900 cv la velocità massima è di 32 nodi. In termini di consumi l'efficienza, rispetto al modello precedente, è migliorata del 13%.

and significant history of Princess in the boating industry». Quite rightly, it's important to mention Princess's long history of boat-building tradition and owners with clear-cut ideas who also sail the seas of Northern Europe. How have they responded to this change? «In the best way possible. Just as the small R35 was a great success throughout the world, the same is now happening with the Y85, which appealed from the start when the first designs were presented. It's a change that owners themselves were expecting». «A good example to understand the kind of owners we're talking about is the thought put into the wheelhouse, and how we designed it», states Luppi. «We created a proper little living area near the control station. If you cover lots of miles, do proper sailing trips, you want someone close by to share the experience with. The lines are typically automotive and unmistakably Pininfarina - soft but extremely sharp. The dynamics express a strong sporty and modern vibe». It's usually risky for anyone designing a yacht to use the automotive world as a benchmark, many big names have failed spectacularly. «Pininfarina has been in the industry for a good while now. We know it well. We also operate across the board, dealing with lots of other areas, be they in the transport sector, the world of architecture, or the pure product itself. And of course, the design was a combined effort with Olesinski, who knows boats very well». How did it go? Two strong identities working together can be explosive. «No problem at all», adds Mazzon. «It was a learning process for both parties, with each bringing its own experience to the project, and working together with the benefit of Princess expertise. The result was a perfect understanding». So we could say a triangle that squared the circle. ▀

