

Senza compromessi

No compromise



IL NUOVO 72' RIESCE A MIGLIORARE LE PRESTAZIONI E AUMENTARE IL COMFORT RISPETTO AL MODELLO PRECEDENTE
THE NEW 72-FOOTER HAS MANAGED TO IMPROVE PERFORMANCE AND INCREASE COMFORT LEVELS FROM THE PRECEDING MODEL

by *Niccolò Volpati*

photo by *Andrea Muscatello*

23.09m

La musica rock, il fish&chips e le carene a V. Gli anglosassoni hanno molti meriti, ma per ovvi motivi mi concentro solo sulle carene. A Sanremo, ho avuto modo di testare, e di apprezzare, quella del *Princess S72*. Diciotto nodi di vento e mezzo metro d'onda sono una condizione che per gli inglesi è consuetudine, ma a noi sono sufficienti per saggiare le doti di navigazione. Fino a 20 nodi di velocità non abbiamo sentito la presenza del moto ondoso. *S72* procede tranquillo anche con onda di prua. Accelerando, la V compie il suo dovere: spezza l'onda e la carena si adagia comodamente su di essa. Ci si accorge che il mare non è assolutamente piatto solo perché lo scafo è leggermente frenato quando entra nell'onda. I motori sono due Man V12 in linea d'asse da 1.800 cavalli ciascuno e assicurano una buona spinta. Vale sia per l'accelerazione, sia per la velocità di punta, ma anche per la facilità di controllo sul mare formato. Per affrontare le onde è sufficiente dosare la manetta. La bontà della carena è confermata quando riduco la velocità per verificare fino a quando lo scafo rimane fuori dall'acqua.

Razionale la divisione delle aree su entrambi i ponti, quello principale con cucina, living e postazione di guida interna e quello che ospita la zona notte con quattro cabine, inclusa l'armatoriale.

The areas have been divided up sensibly across the various decks, the main one with the galley, lounge and indoor helm position, and the one which houses the accommodation area with four cabins including the master room.



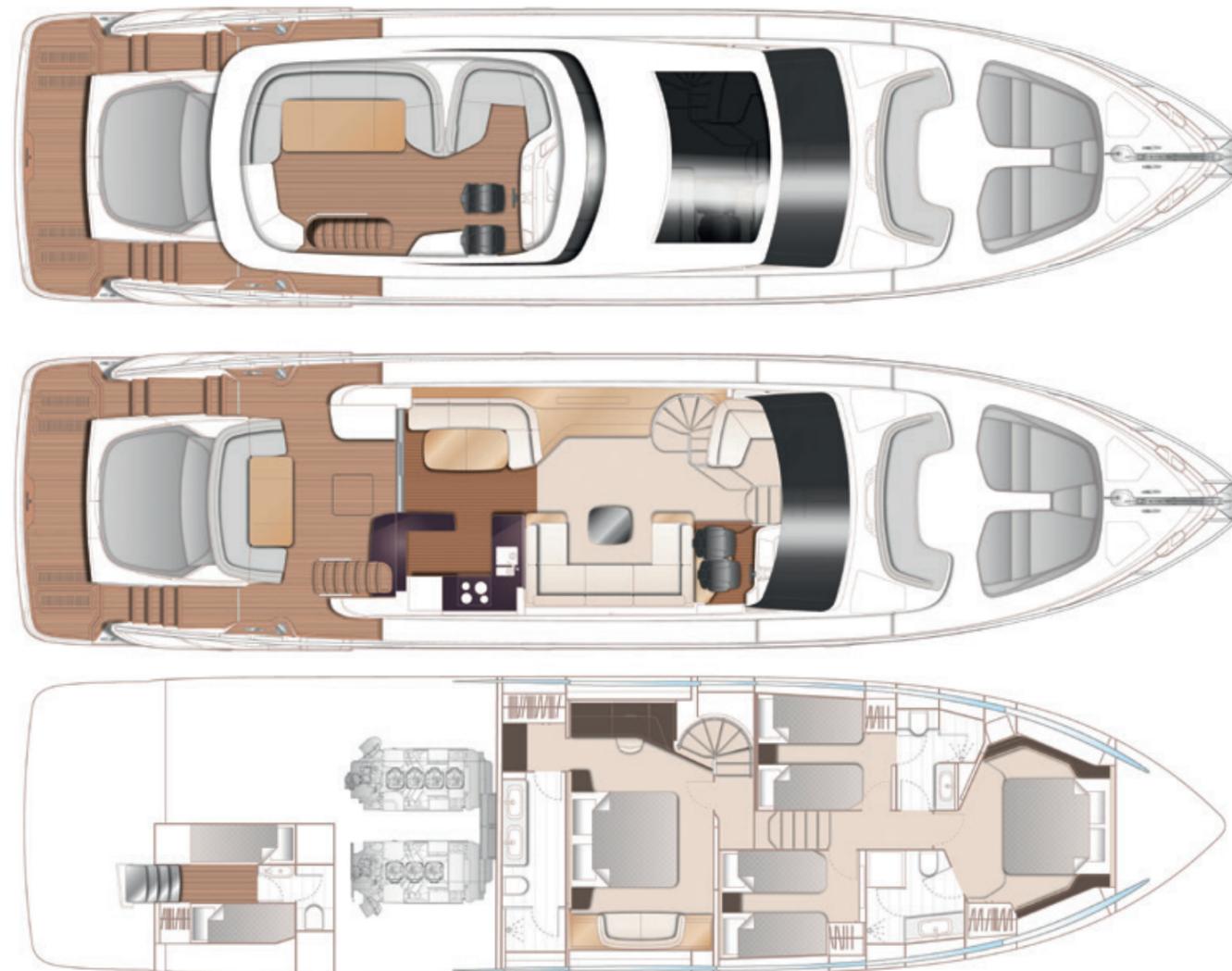
Il minimo di planata lo registro a 13 nodi e ricordo che, una decina di anni fa, quando provai il "vecchio" 72 di Princess, di nodi per planare ne servivano almeno un paio in più. È un risultato quasi eccezionale anche perché il dislocamento è aumentato di circa 15 tonnellate. Al giorno d'oggi una barca ha a bordo una quantità di accessori e impianti che incidono sul peso complessivo. Riuscire quindi a planare con una spinta minore nonostante un peso accresciuto è sinonimo di linee d'acqua molto efficienti. La velocità massima è di quasi 38 nodi; 37,9 per la precisione. Anche questo è un valore più che sufficiente per la crociera. Permette di navigare in fretta quando c'è la necessità di spostarsi se il meteo peggiora. A conti fatti, il range di crociera, tra il minimo di planata e la velocità massima, è di ben 25 nodi. Una forbice così ampia consente

di scegliere la navigazione preferita. La mia è tra i 20 e i 25 nodi sia perché non si avverte minimamente il mare formato, sia perché i consumi rimangono intorno ai 14 litri per miglio. Un buon risultato considerando che lo scafo misura poco meno di 24 metri, i ponti sono tre, dato che c'è anche il fly, il dislocamento supera le 55 tonnellate e che la propulsione è in linea d'asse. Carena a V profonda e trasmissione in linea d'asse solitamente sono le condizioni perfette per limitare l'agilità in manovra. Non è il caso di S72. Sia ai bassi regimi, quando si deve entrare o uscire da un ormeggio, sia in navigazione, quando si vira a tutta barra, la barca risponde bene. È un'agilità equilibrata. Non si tratta di uno scafo fatto per fare lo slalom tra le boe, ma la sensazione è che lo si può dirigere dove si vuole senza difficoltà. In fondo, è questo che conta. La postazione sul fly ha, ovviamente,

un'ottima visibilità, quella dalla postazione interna un po' meno. L'assetto è corretto e quindi la vista verso prua è sempre assicurata. Il problema sono i montanti ai margini del parabrezza: sono piuttosto robusti, ed è un bene, ma limitano la visuale soprattutto quando si vira. La gamma S Class è sinonimo di crociera veloce e le prestazioni, come abbiamo visto, sono più che soddisfacenti. Per quanto riguarda il comfort, l'area notte prevede tre cabine ospiti e due bagni, entrambi con box doccia separato, tutte nella zona di prua. L'armatoriale si trova a centro scafo.

L'armatoriale è a tutto baglio a centro scafo e si raggiunge con una scaletta dedicata che parte dal salone sul ponte principale.

The full-beam master cabin is located amidship and can be reached from its staircase, which starts in the saloon on the main deck.





IN COPERTA NON C'È BISOGNO DI INVENTARE NULLA PERCHÉ LO SPAZIO A DISPOSIZIONE È TANTO. SERVE SOLO ORDINE. ED È QUELLO CHE È STATO FATTO CON I LAYOUT DI FLY E COPERTA.

THERE IS ENOUGH ROOM UP ON DECK THAT THERE IS NO NEED FOR EXTRAORDINARY MEASURES. IT JUST NEEDS TIDINESS. AND THAT IS WHAT HAS BEEN DONE WITH THE LAYOUT OF THE FLYBRIDGE AND DECK.



È a tutto baglio, così come il bagno collocato più verso poppa. Questa soluzione, oltre a sfruttare al meglio lo spazio disponibile, ha il vantaggio di separare la cabina armatoriale dalla sala macchine. I volumi a disposizione, inoltre, permettono di avere una discesa apposta per l'armatoriale. Il ponte principale ha un layout molto razionale. La zona prodiera del salone, oltre alla postazione di guida interna, è dedicata al living, mentre la cucina e la zona pranzo si trovano più a ridosso del pozzetto. Gli spazi all'aperto beneficiano della presenza del fly che moltiplica la superficie a disposizione. La coperta

ha un allestimento tradizionale con il pozzetto che ospita un divanetto lineare, un tavolo da pranzo e un prendisole che, come da tradizione inglese, è rialzato sopra il garage per il tender e si affaccia sulla piattaforma di poppa. Un altro prendisole e una seconda zona living con più privacy per quando si è ormeggiati di poppa in porto, si trovano nella zona di prua. La superficie del fly è molto ampia. Arriva, infatti, fino a coprire tutto il pozzetto e quindi è in grado di ospitare un'altra area living, prendisole e numerose sedute. Non c'è un T-Top, ma un tendalino che si può aprire durante le soste in rada. Anche il parabrezza ha un profilo molto contenuto, pertanto la postazione di guida è confortevole solo quando la meteo lo consente. L'assenza di T-Top, inoltre, non protegge il timoniere dal sole e quando in estate la navigazione è lunga, forse è meglio scegliere la postazione di guida interna.

Ce n'è perfino una terza, molto comoda in pozzetto, ideale per l'ormeggio in porto. È scomparsa, nel senso che si apre uno sportello dalla fiancata della dinette e si ha a disposizione manetta e comandi. È collocata in un punto strategico dell'imbarcazione, all'inizio del passavanti di sinistra. Strategico sia perché permette la visuale verso poppa, sia perché, almeno in parte, consente di vedere anche la prua e tutta una fiancata dell'imbarcazione. Bitte sovradimensionate, tientibene e strutture che danno l'idea della robustezza, fanno il resto. Anche questa volta, Princess non delude.

Al timone si ha la sensazione di una barca maneggevole nonostante le dimensioni, il dislocamento e il tipo di trasmissioni.

At the helm, the boat feels manageable despite its size, weight and kind of transmission.

VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

37.9



AUTONOMIA MN RANGE NM

340



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

kg
kW



21

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

4.4



PRINCESS YACHTS
www.princessyachts.com

Dealer
Marine Group - Princess Italia
Portosole I-18038 Sanremo (IM)
T. +39 0184 990770
www.princessitalia.it

PROJECT
Studio Olesinski (hull) and Princess technical department in partnership with Pininfarina (interiors and deck)

SCAFO
Lunghezza f.t. 23,09m • Lunghezza f.t. escluso il pulpito 22,30m • Larghezza massima 5,22m • Pescaggio 1,72m • Dislocamento 55,461 kg • Serbatoi carburante 4,500 l • Serbatoi acqua 836 l

MOTORE
2 Man V12 • Potenza 1,324 kW (1.800 cv) • Alesaggio per corsa 128mm x 157mm • Cilindrata 24,24 l • Rapporto di compressione 17:1

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO
A partire da 3,510.000 £ con Twin Man V12-1800 (2 x 1.800 cv), Esclusa IVA

HULL
LOA 23,09m • LOA without the pulpit 22,30m • Maximum beam 5,22m • Draft 1,72m • Displacement 55,461 kg • Fuel tank volume 4,500 l • Water tank volume 836 l

MAIN PROPULSION
2 MAN V12 • Outlet mechanical power 1,324 kW (1,800 hp) • Bore&Stroke 128mm x 157mm • Swept volume 24,24 l • Compression ratio 17:1

EC CERTIFICATION
CAT B

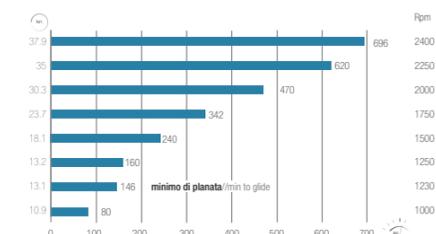
PRICE
Starting from 3,510,000 £ powered with Twin MAN V12-1800 (2 x 1,800 hp). Excl.VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località // Place Sanremo (IM)
Altezza onda // Wave height 0,5 m
Forza vento // Wind speed 18 nodi // knots
Persone a bordo // People on board 3
Carburante imbarcato 2,025 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 618 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 9 secondi
Gliding time of 9s for a speed change from 0 to glide

Da zero alla velocità massima in 26 secondi
Gliding time of 26s for a speed change from 0 to 37.9 knots (maximum speed)

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

13.2

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	10.9	80	7.3	616	55
1230	13.1	146	11.1	405	56
1250	13.2	160	12.1	371	57
1500	18.1	240	13.2	340	60
1750	23.7	342	14.4	312	62
2000	30.3	470	15.5	290	64
2250	35.0	620	17.7	254	66
2400	37.9	696	18.3	245	67



È STABILE NELL'AFFRONTARE LE ONDE, MANEGGEVOLE IN MANOVRA E IN VIRATA E CAPACE DI PLANARE CON SOLI 13 NODI. QUESTI TRE ELEMENTI DIMOSTRANO CHE IL LAVORO DI OLESINSKI È BEN FATTO.

IT IS STABLE WHEN HANDLING WAVES, IS EASY TO MANOEUVRE AND TURNS WELL, AND CAN GLIDE AT JUST 13 KNOTS. THESE THREE ELEMENTS SHOW THAT THE OLESINSKI DESIGN HAS WORKED WELL.

Rock music, fish and chips and V-shaped bows. The Brits have a lot of good points, but for obvious reasons, I will stick to the hulls. At Sanremo, I had the chance to try out and appreciate the hull of the *Princess S72*. An 18-knot wind and waves of nearly two feet are normal for the English, but for us, it is what we needed to check out how well it handles on the water. Up to twenty knots we didn't feel any movement from the waves. The *S72* moves calmly, even when it takes the waves on the bow. And as you speed up the V-bow does its job well, cutting through the waves, while the hull sits happily on them. I only noticed that the sea wasn't completely flat because the boat held up slightly when it was going into the waves. There are two straight-shaft MAN V12 engines each developing 1,800 horsepower and they ensure that it has plenty of power. That affects both acceleration and top speed and also how easy the boat is to control

on moderate seas. To tackle the waves, you just have to dose out the power with the throttle. The good feeling I got about the hull was confirmed when I slowed down to check how much of the boat stays out of the water. When we plane, at 13 knots, I recalled that ten years earlier, when I tried out Princess' "old" 72, we had needed at least a couple more knots to start planning. That is an excellent outcome, not least because the displacement has increased by around 15 tonnes. Nowadays a boat has a large number of accessories and equipment that affect total weight. But managing to plane with less thrust despite carrying more weight means that the water lines are very efficient. The top speed is nearly 38 knots, 37.9 to be exact. And that is another number that is more than enough for cruising. It means that you can go fast when you need to get a move on as the weather worsens. When you look at it, you have a full 25-knot span of cruising speeds to choose from

between planning minimum and top speed. That is such a wide range that it means you can get just the right one. For me that was between 20 and 25, both because at that rate you don't feel anything from a moderate sea, and also because fuel consumption stays around 14 litres per nautical mile. That is a good result, if you think that the boat is just under 24 metres long, there are three decks (since there is also a flybridge) and displacement is a bit over 55 tonnes, and it uses a straight shaft propulsion system. A deep V-hull and straight shaft systems normally do a lot to limit manoeuvrability. But not in the *S72* case. It responds well both at low revs when you have to move in or out of a mooring, or when underway when turning at full lock. It has balanced agility. It is not a boat that is made to zig-zag between buoys, but the feeling it gives you is that you can steer it where you want without any problem. And basically, that's what counts. The helm position in the flybridge has got great sightlines while the view from the inside one isn't quite so good. The trim is good, so you can always see forward. The problem comes from the supports alongside the windscreen: they are fairly robust, and that's a good thing, but they restrict what you can see, especially when turning. The *S Class* range is synonymous with fast cruising and performance levels, as we have seen, are more than sufficient.

As far as comfort levels are concerned, the accommodation area has three guest cabins and two bathrooms, each with a separate shower cubicle, all of them in the bow area. The master cabin is located midships, and is full beam, as is the bathroom that is further aft. That not only means that the area available is fully used, but it is also a way of separating the master cabin from the engine room. The volumes the boat delivers mean that there is a separate staircase down into the cabin. The main deck has a very sensible layout. The forward part of the saloon, as well as having the inside helm station, has been set aside as a living room, while the galley and dining room are closer to the cockpit. The flybridge means there is much more open space. The deck has a traditional set-up, with the cockpit housing a linear sofa, a dining table and a sun pad which, as dictated by British tradition, has been raised over the garage for the tender and looks





Engine room

Una coppia di motori con la linea d'asse tradizionale. Si tratta di due Man V12 da 1.800 cv. Lo stesso blocco motore è disponibile con una potenza di 2.000 cv.

There are a pair of engines with the traditional shaft-drive system. They are MAN V12s, each developing 1,800 horsepower. The same engine block is available in a 2,000-hp version.

onto the stern platform. An additional sun pad and a second living area with more privacy when Med-moored in port can be found in the bow. The flybridge covers a large area, and even covers the entire cockpit, meaning it can take another lounge area, a sun pad and a lot of seating. There isn't any T-Top, but rather an awning that you can raise while at anchor. The windscreen is also fairly small so that the helm position is only comfortable when the weather is right. The lack of a T-Top also means that whoever is at the helm is exposed to the sun, and during long summer trips, it might be better to use the inside station instead. There is even a third control area, which is very comfortably located in the cockpit and is perfect for mooring. That steering equipment is not always on view, and the throttle and controls are accessed through a hatch in the side of the dinette. It is in a strategic part of the boat, at the beginning of the port side deck. Strategic both because it gives a view to the stern, and also because it means you can see part of the bow and the whole side of the boat. The oversized bits, grab handles and other elements that give a feeling of strength do the rest. Once again, Princess has not disappointed. ▴

