

La sensazione
che si prova ²²⁹
a bordo conferma tutte le
caratteristiche che il cantiere
ha sempre condensato nei suoi
modelli: robustezza, comfort
ed eleganza

The feeling you experience on board confirms all
the characteristics the shipyard has always packed
into its models: strength, comfort and elegance

by Niccolò Volpati - photo by Andrea Muscatello

19.17m

QUESTIONE
di feeling
A question of FEELING



The layout has been designed to offer spacious and comfortable interiors. The fittings are not excessive or overly bulky. The overall sensation is one of total comfort and elegance.

Il layout è studiato per offrire locali ampi e confortevoli. Gli arredi non sono troppi, né troppo ingombranti. La sensazione di comfort ed eleganza è totale.

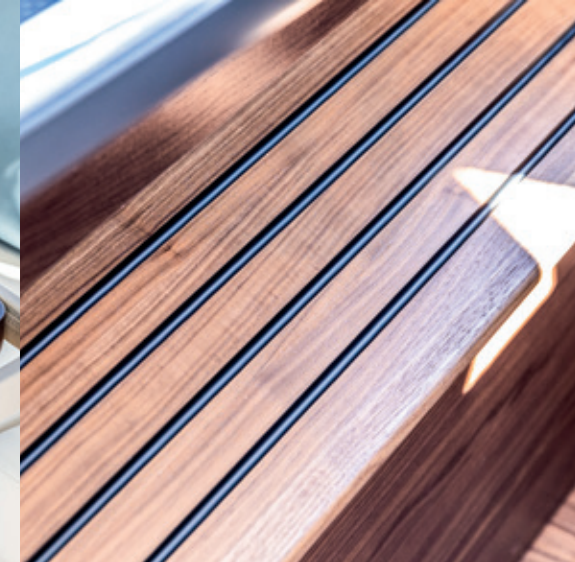
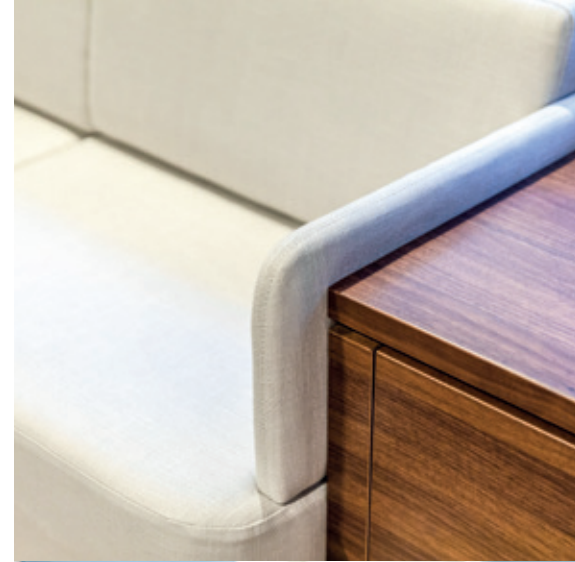
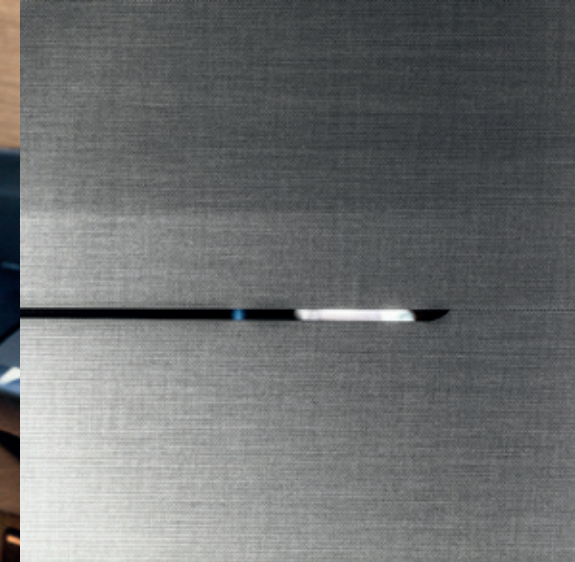
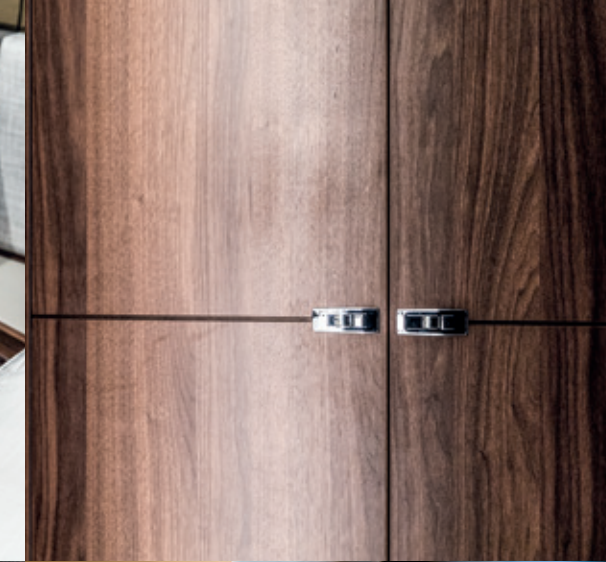


SE DIGITI PRINCESS SU UN MOTORE DI RICERCA DI INTERNET COMPAIONO UN PO' DI BAMBOLE IN VENDITA SU AMAZON, una crociera ai Caraibi e, al terzo posto, le barche del cantiere inglese. Sono più famose delle famiglie reali, dei Royal Weddings e degli eredi al trono che arrivano solo dopo negli elenchi dei siti da consultare. Tutto quello che ha decretato il successo dei modelli del cantiere inglese in questi anni si evince quando salgo a bordo. Sono sul nuovo 60 piedi e l'idea che percepisco subito è quella della robustezza. Lo noto dall'insieme, ma anche da alcuni dettagli come le maniglie dei frigoriferi: un blocco di acciaio che non può pesare meno di due chili. Non si tratta solo di questo. La barca trasmette anche altre piacevoli sensazioni, come quella di spazi ampi. Il layout degli interni prevede tre cabine, una armatoriale al centro che sfrutta per intero il baglio, una Vip a prua e una con letti sovrapposti. Questi ultimi due locali condividono lo stesso bagno. Il cantiere ha deciso di non ingolfare gli spazi con micro cabine ricavate un po' ovunque. Ci si è

presi lo spazio che serve. Probabilmente quando si cerca di vendere una barca si fa leva sul numero di cabine e di bagni, ma quando poi si sale a bordo ci si accorge che i locali sembrano studiati per lillipuziani. Qui non è così. Diciotto metri di scafo si traducono in tre cabine e due bagni, così non si soffre di claustrofobia. Anche il salone mi è piaciuto molto, perché è vero che è tutto vetrato così come vuole la moda del momento, ma si percepisce qualcosa di diverso dal solito. Anche in questo locale si ha la sensazione di spazi ampi, forse perché non è riempito fino all'inverosimile di armadi, armadietti e arredi vari. È diversa anche la "vetratura". Il vetro c'è e lo si apprezza quando dall'interno si gode della visuale a 360° verso l'esterno, ma vista dalla banchina o in navigazione, la barca non dà l'idea di essere un soprammobile di Murano. È una struttura in vetroresina nel senso che oltre al vetro, per fortuna, c'è ancora una buona dose di resina. Anche perché la presenza eccessiva di vetro non comunica l'idea di una barca robusta. Le stesse sensazioni le incontro

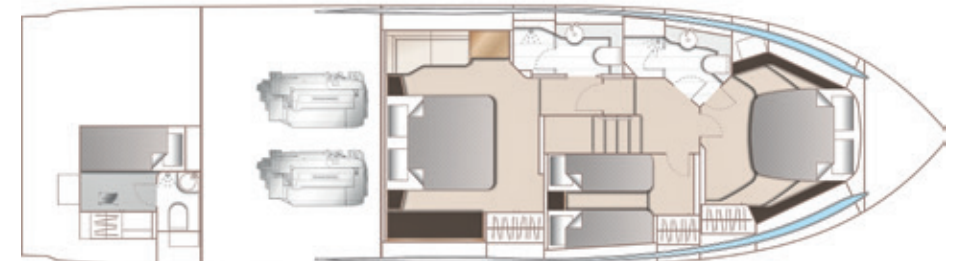
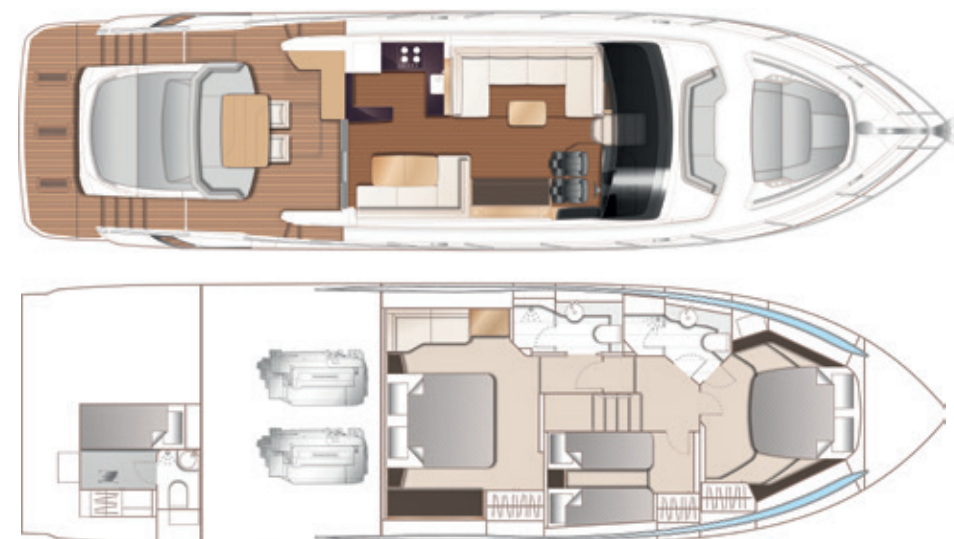
in coperta. I passavanti solo larghi, quanto basta per muoversi a bordo facilmente e in sicurezza. Anche questa è una caratteristica sempre più rara. E non manca l'idea di robustezza, come si nota dalla soluzione del vano per i winch di tonnellaggio. I verricelli sono ben protetti dalla struttura angolare in vetroresina. Il passacavo è studiato apposta per evitare gomiti inopportuni e tutto appare sovradimensionato. È bella proprio perché funzionale, elegante e robusta. E non tutti i cantieri ci riescono. In sala macchine ci sono due Man di 1.200 cavalli ciascuno e la trasmissione è in linea d'asse diretta. Nonostante questo risulta maneggevole in manovra, sia nello stretto quando si ormeggia, sia in navigazione quando si vira a velocità elevata. Quando completo un giro di 360° riesco a farmi un'idea dell'ampiezza della virata osservando la scia. Non sarà più di 80 metri. Un buon valore per una barca con trasmissioni in linea d'asse. La visibilità dall'unica postazione di comando è sempre ottimale. Merito anche dell'assetto che il V60 non sembra faccia fatica a trovare.





Il layout degli interni prevede tre cabine, una armatoriale al centro che sfrutta per intero il baglio, una Vip a prua e una con letti sovrapposti.

The interior layout comprises three cabins: a full-beam master cabin in the centre, a VIP cabin in the bow and a cabin with bunks.



Non è mai appoppata e nemmeno il contrario. Il mare durante il test era piuttosto calmo. L'unica onda presente era rimasta da una condizione di mare formato dei giorni precedenti. Niente di particolarmente impegnativo, al massimo mezzo metro di altezza. Il passaggio è comunque stato molto morbido. Anzi, nemmeno me ne sono accorto. I motori sono più potenti di quelli standard. In totale ci sono 600 cv in più e si sente. La velocità è notevole perché alla massima siamo arrivati a 36 nodi e mezzo. Il consumo però non poteva essere miracolosamente contenuto. Con la manetta del gas tutta abbassata siamo arrivati a 470 litri/ora. La bontà della carena si apprezza quando si riduce la velocità. Per navigare a 25 nodi, infatti, i litri/ora totali scendono a 270 e se ci si limita a 20 nodi, il consumo scende fino a 210 litri per entrambi i motori. L'unica nota stonata è l'insonorizzazione della sala macchine. Non è troppo efficace e il rumore lo si avverte in particolare dalla cabina armatoriale che si trova proprio a ridosso del vano che ospita motori e impianti.

IF YOU TYPE PRINCESS INTO AN INTERNET SEARCH ENGINE IT COMES UP WITH A FEW DOLLS FOR SALE ON AMAZON, a Caribbean cruise and, in third place, the yachts made by the British yard. They're more famous than royal families, royal weddings and heirs to the throne, who only appear further down the list of websites. Everything that has contributed to the success of these models from the British yard is apparent when you climb on board. I'm on the new 60' vessel and my immediate impression is one of strength. I observe it in the yacht as a whole, but also in a number of details such as the fridge handles: a block of steel that must weigh at least two kilos.



Engine Room

I due motori Man con 8 cilindri a V a 90°, 1200 cavalli ciascuno, 882 kW, una cilindrata di 16.160 centimetri cubici, hanno un regime di rotazione 2.300 giri/minuto, pesano 1.880 chilogrammi a secco e hanno consentito durante la nostra prova una velocità massima di 36,5 nodi.

The two eight-cylinder Man V engines are set at a 90° angle, with 1200 HP each, 882 kW, 16,160 CC, an engine revolution speed of 2,300 r.p.m. and a dry weight of 1,800, making it possible to reach a top speed of 36.5 knots during our test.



Navigando a 25 nodi di velocità di crociera il consumo complessivo è di circa 270 litri ora. A questa andatura servono per ogni miglio 12 litri di gasolio.

When travelling at a cruising speed of 25 knots, the overall consumption is around 270 litres/hour. At this pace, you need 12 litres of diesel per mile.

But it's about more than this. The boat also conveys other pleasing sensations, including a feeling of spaciousness. The interior layout comprises three cabins: a full-beam master cabin in the centre, a VIP cabin in the bow and a cabin with bunks. The latter two cabins have a shared bathroom. The yard decided not to flood the interior with micro-cabins squeezed in wherever possible. It took the space it needed. When trying to sell a boat, great emphasis is often placed on the number of cabins and bathrooms, but then when you climb aboard you realise they seem to have been created for Lilliputians. That's not the case here. Eighteen metres of hull have been turned into three cabins and two bathrooms, with no risk of suffering from claustrophobia. I really liked the lounge too, because although it's glazed throughout in keeping with the latest trends, it also has something a bit different about it. Here too, there's a feeling of spaciousness, perhaps because it's not packed to capacity with cupboards, storage and furnishings. The "glazing" is different too. Of course, there's plenty of glass and that's something you can appreciate from within as you enjoy the 360° view of the outside. However, when seen from the quayside or while sailing, the yacht doesn't look like a Murano glass ornament. As well as glass, it also includes a good dose of resin. This is partly because excessive glass doesn't create an impression of a strong boat. I encounter the same sensations on deck. The side decks are wide enough to move around easily and safely on board. This is another increasingly rare feature. And there are plenty of items that illustrate its strength, such as the mooring winch compartment. The winches are well-protected by the angular fibreglass structure. The chock has been specifically developed to avoid inopportune kinks and everything appears to be oversized. It's great because it's practical, elegant and strong. This is not something all yards are capable of. The engine room houses two Man 1,200 HP engines, with a straight-shaft transmission. Despite this, it is very easy to manoeuvre, both in tight spaces when mooring and when out at sea and travelling at high speed. When I complete a 360° turn, I look behind me to get an idea of the size of the turn by observing the wake. It's no more than 80 metres. A good figure for a boat with straight-shaft transmissions. Visibility from the single command post is always optimal. This is also due to the balance that the V60 does not seem to struggle to find. It's never stern-heavy or vice versa. The sea was relatively calm during the test. The only waves were left over from the rough sea conditions of previous days. There was nothing particularly challenging and none were more than half a metre high. In any case, our passage was very smooth. In fact I didn't even feel it. The engines are more powerful than standard. They offer an extra 600 HP and you know it. The speed is considerable and we achieved a top speed of 36.5 knots. However, it would have needed a miracle to keep the fuel consumption down. With the throttle right down we reached a fuel consumption of 470 litres/hour. The great design of the hull can be appreciated when you reduce the speed. Indeed, when travelling at 25 knots, fuel consumption falls to 270 litres/hour and if you restrict yourself to 20 knots it goes right down to 210 litres for both engines. The only sour note is the engine room soundproofing. It's not very effective and the noise is particularly obvious in the master cabin, which is right next to it. ▴

Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. LW ratio



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: Studio Olesinski (carena) e ufficio tecnico del cantiere (interni e coperta)

SCAFO: Lunghezza fuori tutto 19.17m • Lunghezza scafo 18.92m • Larghezza massima 4.87m • Pescaggio 1.50m • Dislocamento 29.182 kg

• Serbatoi carburante 3250 l • Serbatoi acqua 603 l

MOTORI: 2xMan V8-1200 • Potenza 882 kW (1200 cv) • cilindrata 16,16 l • 8 cilindri a V 90°

• regime di rotazione 2.300 giri/minuto

• peso a secco 1.880 kg

CERTIFICAZIONE CE: Cat. B per 18 persone

PREZZO: 1.300.000 £,

Iva esclusa con 2x900 D13 Volvo

PROJECT: Olesinski Studio (hull) and Shipyard technical department (interiors and superstructure)

HULL: LOA 19.17m • Length 18.92m • Maximum beam 4.87m • Draft 1.50m • Displacement 29,182 kg

• Fuel tank volume 3250 l • Water tank volume 603 l

MAIN POPULSION: 2xMan V8-1200 • Outlet mechanical power 882 kW (1200 hp) • Swept volume

16.16 l • 8 V-shaped 90° cylinders • Maximum rotational speed 2.300/min • Dry weight 1880 kg

EC CERTIFICATION: CAT B - 18 people

PRICE: 1,300,000 £,

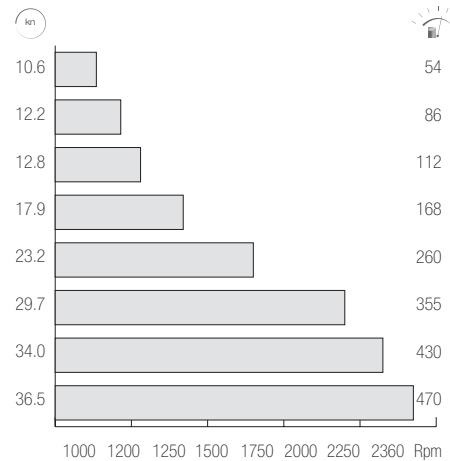
Excl.VAT powered with 2x900 D13 Volvo engines

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Sanremo – Italy
Mare//Sea State Calmo//Calm
Vento//Wind Speed Brezza//Breeze
Persone a bordo//People on board 4
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 1300 l
Acqua imbarcata//Water volume on board 300 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi lt/h Fuel consumption l/h



Da 0 a planata in 10 secondi

Gliding time of 10s from 0 to glide

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	10.6	54	5.0	637	54
1200	12.2	86	7.0	461	55
1250	12.8	112	8.7	371	56
1500	17.9	168	9.3	346	57
1750	23.2	260	11.2	290	63
2000	29.7	355	11.9	273	66
2250	34.0	430	12.6	256	69
2360	36.5	470	12.8	252	70