

Morbidi SULL'ACQUA

Gliding over the **WATER**

La prima qualità di questo quindici metri è la grande piacevolezza di guida. Una barca non estrema, ma divertentissima da pilotare. Interni luminosi e molto funzionali. Maniacale la cura per i dettagli

This fifteen-metre yacht really stands out for the enjoyable driving experience and is great fun to steer, despite not being extreme in any way. It also features brightly lit, practical interiors, and great attention to detail

by Luca Sordelli - photo by Quin Bisset

15.49 m

M

Mi succede abbastanza raramente, ma quando accade è una gran bella sensazione. Sedermi alla postazione di guida di una barca e sentirmi subito a mio agio, a casa mia. È una combinazione molto rara perché il mestiere di “provista” porta ad essere ipercritici, scettici. In altre parole piuttosto antipatici. L'occhio cade subito sui difetti, o sulle cose che “si potevano fare meglio”. A volte però il cinismo cede il passo alla passione. È quello che penso al timone del nuovo Princess *V50* in una giornata dove tutto sembra andare perfettamente. Palma di Maiorca, una tiepida giornata di sole, a bordo ci siamo solo io e il marinaio. Siamo fuori stagione e per mare non c'è nessuno.

Il doppio sedile di pilotaggio in pelle è un piccolo capolavoro, accogliente, disegnato perfettamente per godersi la guida. Intorno a me tutto il salone è estremamente luminoso: vetrate a 360°, montanti molto sottili, hard-top apribile in pochi secondi e anche quando è chiuso, tre grandi pannelli in vetro fanno entrare i raggi del sole delle Baleari. Insomma quello che è fuori sembra dentro, e io mi sento al centro del paesaggio. Parte del paesaggio.

Pian piano abbasso le manette, prua a Sud. In sala macchine ci sono due Volvo Penta IPS 600. L'innesco è molto morbido. Salendo di giri il *V50* esce rapidamente dal dislocamento per mettersi piatto in planata, l'angolo di cabrata è abbastanza ripido, ma è giusto un attimo poi, a 2.300 giri, inizia subito il divertimento. La carena è quella del *V48*, la conosco bene e amo il suo carattere. Mi piace questa taglia e questo genere di barche: senza fly, non troppo pesanti, di una lunghezza ancora contenuta - quindici metri - che fa sentire molto vicini al mare. Scafi che nascono per regalare non solo il piacere di andare in crociera, ma anche quello di pilotare. È facile sentirsi in sintonia con loro. E qui mi rendo subito conto che tutto questo è stato realizzato nel migliore dei modi.

A 2500 giri si comincia a correre, morbidi sull'acqua e mi colpisce la silenziosità che mi avvolge. Col fonometro, a 16,5 nodi, rilevo 69 dBA, valore ottimo che poi verrà confermato anche salendo di giri, 76 dBA con le manette tutte abbassate. Nessuno scricchiolio, nessun rumore molesto. Solo mare e vento. Il pensiero non può che andare ad un altro Princess dell'ultima generazione che ho provato, il *V65*, e la sensazione di silenziosità che avevo avvertito era esattamente la stessa. Come viaggiare su una sorta di tappeto volante.

Salgo a 2750 giri, al pelo dei 21 nodi di velocità, a quella che, con un consumo di 110 litri ora, è l'andatura di crociera economica.



Il ponte notte ha un layout tradizionale, ma estremamente funzionale: cabina principale a poppa e quella ospiti a prua, entrambe dotate di un grande bagno. Nella zona centrale cucina, zona living e pranzo.

The sleeping area has a traditional but extremely practical layout: main cabin in the stern and guest cabin in the bow, both with a large bathroom. The central area houses the galley, living and dining area.





Per uno scafo di 15 metri lunghezza e poco più di 4 di larghezza la sensazione di spaziosità dell'armatoriale di poppa è sorprendente. Notevole l'altezza, spettacolare la sensazione di luminosità.

For a hull measuring 15 metres long and just over 4 metres wide, there is a truly surprising sensation of space in the owner cabin astern. The height is considerable, with a spectacular sensation of light.



È interessante notare come la curva di rendimento sia poi, da questo punto, praticamente piatta, sempre vicina ai 5,2 litri/miglio, anche con le manette tutte giù, a 3600 giri. Segnale di una carena efficiente e di una barca pensata per correre non velocissima, la punta massima che abbiamo toccato è stata poco sotto i 32 nodi, ma all'insegna del massimo piacere di navigare. Ci si può infatti attestare a questo regime senza consumare esageratamente, in un silenzio sorprendente e sfruttando la grande agilità della carena. Questa infatti mi fa fare traiettorie precise, e le reazioni ai comandi sono sempre estremamente rapide, ma mai nervose.

La barca ti segue e "piega" proprio nella misura giusta per farsi sentire al timone, ma senza mai essere molesta.



CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Palma de Mallorca
Mare//Sea state	Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed	10 nodi//kn
Direzione//Wind Direction	NE
Altezza onda//Wave height	15 cm
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	40%
Acqua imbarcata//Water volume on board	75%
Motore//Main propulsion	2 x IPS 600 Volvo Penta

Velocità max nodi
//Top speed knots

31.5

Autonomia mn
//Range nm

254

Rapporto peso
potenza kg
//Mass kW
/outlet power

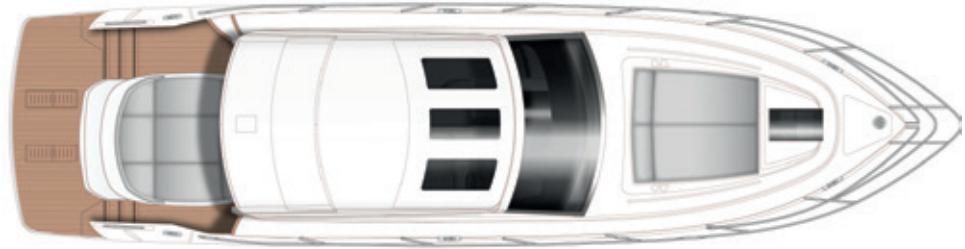
16.3

Rapporto lung./larg.
//L/W

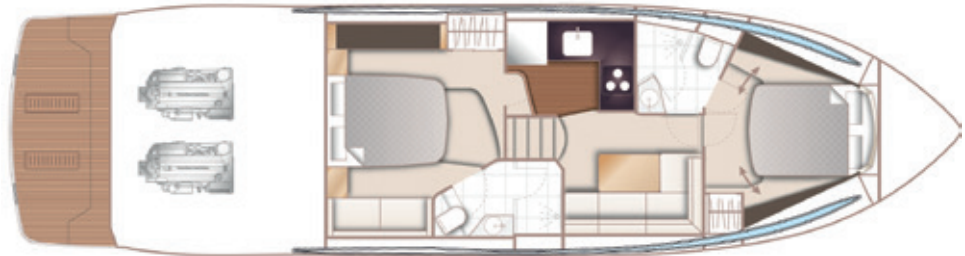
3.7

PRESTAZIONI

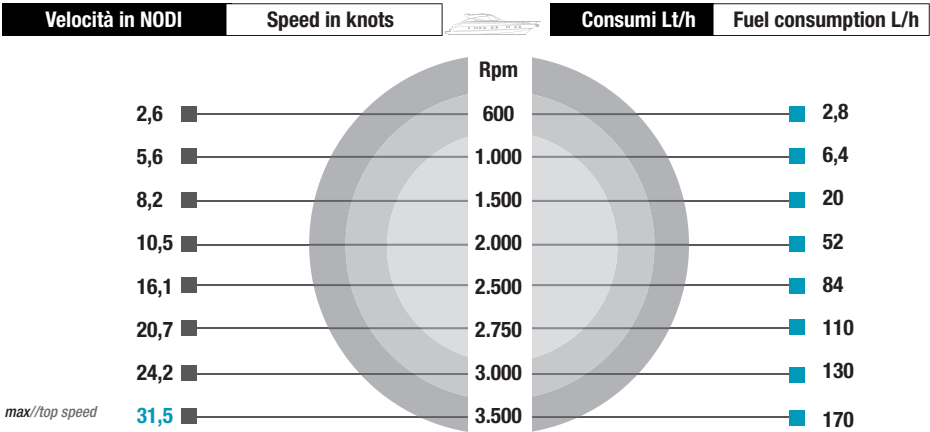
TEST RESULTS



V50 Open - Lower Deck



V50 Deck Saloon - Lower Deck



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
600	2.6	2.8	1.07	0	
1.000	5.6	6.4	1.45	913	
1.500	8.2	20	2.43	545	
2.000	10.5	52	4.9	270	69
2.500	16.1	84	5.2	254	70
2.750	20.7	110	5.3	250	71
3.000	24.2	130	5.2	250	72
3.500	31.5	170	5.3	250	76

Princess Yachts Limited
Newport Street, Plymouth,
Devon, UK PL13QG
www.princessyachts.com

Dealer Marine Group
- Princess Yachts Italia
Portosole Via del Castello 17
I-18038 Sanremo (IM)
tel. +39 0184 990770
info@princessitalia.it
www.princessitalia.it

PROGETTO Ufficio Tecnico Cantiere (Design e Architettura Navale)
SCAFO Lunghezza ft 15,49m
• Lunghezza scafo 14,07m
• Larghezza massima 4,11m
• Immersione 1,14m
• Dislocamento a vuoto 14.200 kg • Capacità serbatoio carburante 1325 /
• Capacità serbatoio acqua 408 /
MOTORE 2 Volvo Penta IPS 600 • Potenza 320 kW (435hp) • Numero di cilindri 6
• Alesaggio per corsa 103mm x110mm • Cilindrata 5,5 / • Regime di rotazione massimo 3.500 gri/min • Peso 901 kg
PREZZO prezzo a partire da 580.000 STERLINE (Iva esclusa) • V50 (Open Model) con Twin Volvo IPS 600 (2 x 435mhp)

PROJECT Shipyard Technical Department (Design and Naval architecture)
HULL LOA 15.49m • Length 14.07m • Maximum beam 4.11m • Draft 1.14m • Ligh mass displacement 14,200 kg
• Fuel tank volumes 1325 /
• Water tank volume 408 /
MAIN PROPULSION
2 Volvo Penta IPS 600
• Outlet mechanical power 320 kW (435 hp) • Number of cylinders 6 • Bore & Stroke 103mm X110mm • Total swept volume 5.5 / • Maximal rotational speed 3500/min
• Weight 901 kg
PRICE Starting from £580,000 (Excl.VAT)
• V50 (Open Model) with Twin Volvo IPS 600 (2x 435 mhp)

Anche alla velocità massima il Princess V50 rimane sempre molto silenzioso. L'accoppiata con i due Volvo Penta IPS 600 è vincente e le sensazioni alla guida sono piacevoli.

The Princess V50 remains very silent even at top speed. The two Volvo Penta IPS 600 engines are a winning combination, making for a very pleasurable steering experience.



Il pozzetto ha una pianta asimmetrica, partendo dalla plancia di poppa il passavanti di sinistra porta direttamente verso prua, quello di destra invece conduce direttamente verso il salone centrale. Una soluzione intelligente, che fa sentire molto vicini all'acqua.

The cockpit has an asymmetrical layout, with the starboard side deck leading directly from the dashboard towards the bow, while the port side deck leads directly to the central lounge. This intelligent solution makes you feel very close to the water.

Sitting at the helm of a boat and feeling completely at ease is something that happens very rarely, but when it does it's a truly wonderful sensation. It's a very rare combination because being a "yacht tester" makes me hypercritical and sceptical, or in other words rather tricky to please. Defects and things that "could be done better" are always the first things I see. However, cynicism sometimes makes way for real passion. This is what comes to mind at the helm of the new Princess V50, on a day when everything seems to go perfectly. It

is a warm sunny day in Palma de Mallorca with just myself and the sailor on board. It's out of season and there's no one else at sea.

The double leather pilot seat is a real masterpiece. It is welcoming and perfectly designed for enjoying the experience. The lounge all around me is very brightly lit: 360° glazing, very slender uprights and a hard top that can be opened in just a few seconds. In fact, even when it is closed, three large glass panels allow the Balearic sun to enter. In short, everything outside seems to be inside and I feel like I'm at the

centre of the seascape, part of the seascape.

I slowly lower the thrust levers, heading south. The engine room houses two Volvo Penta IPS 600 engines. The start-up is very smooth. As the rpm increases, the V50 rapidly goes from displacement to level planning, climbing at a fairly steep angle for a moment before the fun begins at 2,300rpm. It has the same hull as the V48, which I know very well and love. I really like this design and this type of boat: no flying bridge, not too heavy and, at fifteen metres, not too long, making you feel very close to the sea. These hulls are not only created for cruising pleasure, but also for an enjoyable driving experience. It is very easy to feel in harmony with them. It becomes immediately apparent that all this has been developed in the best possible way. At 2,500rpm the boat begins to race, gliding smoothly over the water, and I am particularly impressed by the silence all around me. My sound level metre records 69 dBA at 16.5 knots, an excellent level that is maintained as the rpm increases, recording 76 dBA with the thrust right down. There's no creaking and no irritating noise. Just the sea and the wind. I can't help but think of another next-generation Princess I tried recently, the V65, when I experienced exactly the same sensation of silence. It's like travelling on a kind of flying carpet. I go up to 2,750rpm, just reaching a speed of 21 knots, which is the economy cruising speed consuming 110 litres/hour. It is interesting to note how the performance curve is practically flat from this point on, always close to 5.2 litres/mile, even with the thrust right down, at 3,600rpm. We reached a top speed of just under 32 knots, but it was still a very pleasurable experience, which is the sign of an efficient hull and a boat designed not to go too fast. This speed does not consume excessive amounts, is surprisingly quiet and makes the most of the agile body. I found the trajectories to be extremely accurate and the response to commands to be very rapid and never jumpy. The boat follows you and "bends" just enough to make itself felt at the helm, but without ever causing problems. ■

