

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

COVER

PRINCESS V65

BOATS

- MOONRIDE 43 RUNABOUT
- BÉNÉTEAU SWIFT TRAWLER 35
- FRAUSCHER 858 FANTOM AIR
- PURSUIT S 328 SPORT
- COASTAL 10M
- ARKOS 21
- SAFFIER SE 37 LOUNGE

1993-2018
25
ANNI
BARCHE



INTERVIEW

CRISTIAN PELLEGRINO

THE IDEA FACTORY

- HOT LAB
- ALESSANDRO INNO
- h3o YACHT DESIGN

EVENTS

- TIMONE YACHTS - AZIMUT
- SANLORENZO ELITE DAYS

PREVIEW

FINCANTIERI GRIFFIN SERIES

HISTORY

OUTBOARDS TO LOVE



Perfettamente inglese

Perfectly British

Sportiva nell'aspetto, estremamente comoda da vivere. Questo 20 metri è un ulteriore passo in avanti del cantiere di Plymouth nel rinnovamento della gamma, ma rispetta alla perfezione la sua tradizionale abilità nel fare carene efficienti

With a sporty look, she is extremely comfortable to spend time in. This 20-metre yacht is a further step forward for the Plymouth yard in updating its range, while staying true to its well-established ability to make efficient hulls

by Luca Sordelli - photo by Quin Bisset



20.32m



“

Uno dei punti di forza di questo 20 metri è la **sconfinata plancia di poppa, affondabile**, con un doppio e comodo accesso dal pozzetto.

*One of the strengths of this 20-meter long yacht is the **large dive stern platform**, with a double and comfortable access from the cockpit.*

”

C

Come su un tappeto volante. Così recitava tanto tempo fa la pubblicità dello “Squalo”, la famosa DS di Citroen. Un allora sofisticato sistema di sospensioni rendeva possibile viaggiare sulla strada “morbidissimi”, senza subirne alcuna asperità. È proprio questa la prima sensazione che ho provato pilotando il V65 di Princess. È un 20 metri, disloca più di 30 tonnellate a vuoto, in sala macchine ha due Man di 1.400 cavalli ciascuno che

da soli pesano 3.600 kg eppure al timone lo si sente leggerissimo, piacevole, quasi sollevato dall’acqua. Merito di una bella carena, da sempre punto di forza della casa di Plymouth, ma anche frutto di una costruzione solida, perfetta. Prima però di addentrarci nei dettagli della prova, dei numeri e delle sensazioni di guida merita ricordare che questo V65 è uno dei nuovi modelli che il marchio inglese ha destinato al rinnovo della propria gamma. Alla guida di Princess, parte del colosso L Catterton, è arrivato poco più di due anni Anthony Sheriff che ha una formazione nel mondo dell’automotive, Fiat e McLaren, e ha stravolto rapidamente le strategie del marchio, affiancato da un giovane e altrettanto dinamico direttore marketing, Kiran Haslam. Oltre al V65 sono appena arrivati il V50 e l’S78 e tra poco sarà il turno dell’innovativo *Revolution 35* che viaggia sui foils a 50 nodi e poi della nuova ammiraglia dei fly, il 70’. Il V65 si inserisce nella gamma dei “senza fly” e ha linee molto eleganti. L’assenza di un “piano di





Al ponte inferiore è riservata tutta la zona notte. Spettacolare la grande armatoriale a centro barca che sfrutta al 100% i 5 metri di baglio massimo della carena.

The sleeping area is on the lower deck. The large master cabin amidships, which exploits 100% the 5 meters of maximum beam of the hull, is amazing.

sopra” lo rende snello e sportivo guardandolo dall'esterno e molto luminoso vivendolo dall'interno. La zona regina della barca è certamente il grande salone centrale che offre una bella continuità con il pozzetto di poppa con la cucina posta al confine tra le due aree, una sconfinata superficie vetrata verticale e un hard top rigido e semitrasparente che garantisce luminosità e una piacevole ventilazione naturale.

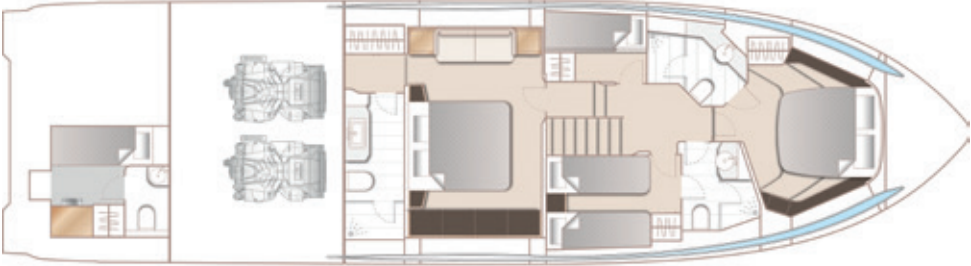
Il ponte notte ha una tradizionale distribuzione degli spazi, con la grande armatoriale a poppa che sfrutta tutti i 5 metri di baglio massimo, così come fa il bagno alle sue spalle che inoltre separa bene questo locale notte dalla sala motori. A prua la cabina VIP, anche lei con un suo bagno dedicato, mentre a centro barca ci sono le due cabine ospiti doppie, una a cuccette sovrapposte ed una a letti affiancati ed un terzo locale bagno. Questo, ha un ingresso anche dalla zona di disimpegno ai piedi della

scaletta, oltre che dalla cabina ospiti di dritta, e svolge quindi anche la funzione di day-toilette. Insomma tutto molto funzionale, ben fatto e anche estremamente accogliente: sulla barca della prova regnavano incontrastate tinte chiare e calde. Con ingresso separato, a poppa, c'è anche la cabina per l'equipaggio, a una o due cuccette. Come dicevo, il V65 da portare è un gran piacere. All'inizio mi aveva un po' spaventato la posizione molto arretrata dei sedili rispetto a plancia e manette dovuta alla presenza del portellone laterale, ma in realtà è tutto ampiamente regolabile in tutte le direzioni e piloti di ogni altezza possono trovare la loro seduta ideale. Vista la mole, il V65 non regala, e non vuole farlo, sensazioni supersportive. Ma l'onda stacca ben indietro su una carena che è sorprendentemente reattiva ai cambi di direzione, precisa nelle traiettorie e molto morbida. E se la giornata del nostro test non era certo particolarmente impegnativa, con 15 centimetri di ondine

ripide e basse, ci siamo comunque divertiti a passare su quelle che avevamo prodotto noi stessi. Il risultato è stato ottimo: l'insieme della barca è molto solido, non ci sono scricchiolii o vibrazioni e si vive in una costante e rassicurante sensazione di compattezza. Ottima la velocità massima che abbiamo toccato prendendoci tutti i giri motore disponibili, 36 nodi, ma molto bene soprattutto il feeling e il comfort a regime di crociera veloce, a 29 nodi. Da segnalare, infine, una bella curva dei consumi, quasi piatta sugli 11 litri/miglio, dai 1.400 giri/minuto quindi poco sopra l'entrata in dislocamento, fino ai 1.800 giri e 24,5 nodi di velocità, l'ideale andatura di crociera economica.

It is like being on a magic carpet. That is how advertising described Citroen's famous shark-finned DS car many years ago. What was then a very sophisticated suspension system gave a very soft ride in which passengers couldn't feel any of the bumps on the road. And that is precisely the first feeling that I got when I steered the Princess V65. She is a 20-metre long yacht, and displaces 30 tonnes unladen, she has two 1,400 hp MANs in the engine room which on their own weigh a total of 3,600 kilos, and yet at the helm this yacht feels terribly light, peaceful, almost as if she was lifted out of the water. That is because of a nice hull, which has always been the strong point of the Plymouth yard, but it is also the result of a solid, perfect build.

However before going into the details of how our test went, or the specifications and the feeling when driving her, it is worth remembering that this V65 is one of the new models that the English brand has said will renew its range. Leading Princess, which is part of the giant L Catterton firm, is Anthony



CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Palma de Mallorca
Mare//Sea state	Calm//Calm
Vento forza//Wind speed	5 nodi//knows
Direzione//Wind Direction	NE
Altezza onda//Wave height	5 cm
Persone a bordo//Number of people on board	5
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board	40%
Acqua imbarcata//Water volume on board	90%
Motore//Engines	2 x MAN V12 1400

Velocità max nodi

//Top speed knots

36

Autonomia mn

//Range nm

369

Rapporto peso
potenza kg
//Mass kW

outlet power

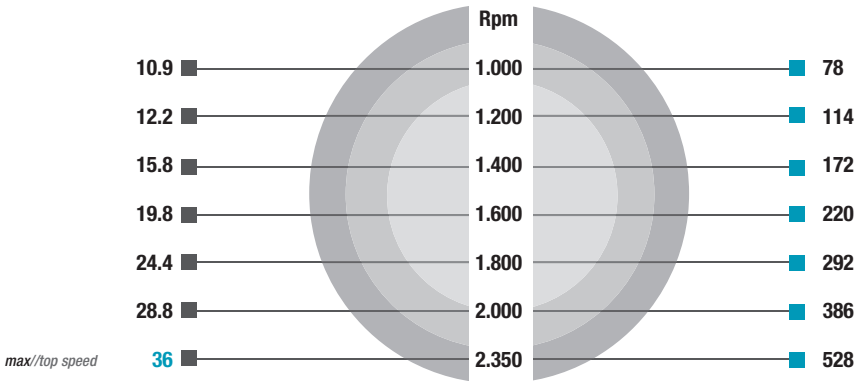
10.8

Rapporto lung./larg.

//L/W

4

Velocità in NODI	Speed in knots	Consumi Lt/h	Fuel consumption L/h
------------------	----------------	--------------	----------------------



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
1.000	10.9	78	7,1	577	
1.200	12.2	114	9,3	440	
1.400	15.8	172	10,8	379	
1.600	19.8	220	11,1	369	69
1.800	24.4	292	11,9	344	70
2.000	28.8	386	13,4	305	74
2.350	36	528	14,6	280	76

PRINCESS YACHTS
Plymouth (GB)
www.princessyachts.com

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO IN ITALIA
Marine Group - Princess Yachts Italia Portosole
Via del Castillo 17
I - 18038 Sanremo (IM)
+ 39 0184524288
info@princessitalia.it
www.princessitalia.it

PROGETTO Design e Architettura Navale Ufficio Tecnico Cantiere
SCAFO lunghezza ft 20.32m
• lunghezza scafo 20,03m
• larghezza massima 5,08m
• immersione 1,47m
• dislocamento a vuoto 30.500 kg • Capacità serbatoio carburante 4100 l
• Capacità serbatoio acqua 873 l
MOTORE 2 MAN V12 1400
• Potenza 1.029 kW (1400 cv) • Numero di cilindri 12 • Alesaggio per corsa 128mm X157mm • Cilindrata 24,2 l • Regime di rotazione massimo 2300/min • Peso 2270 kg
CERTIFICAZIONE CE
Categoria A 10
Prezzo: 1,795,000 £ (iva esclusa) versione standard

PROJECT Shipyard technical department (Design and Naval Architecture)
HULL LOA 20.32m • length 20.03m • Maximum beam 5.08m • Draft 1.47m • Ligh mass displacement 30,500 kg
• Fuel tank volume 4100 l
• Water tank volume 873 l
MAIN PROPULSION 2 MAN V12 1400 • Outlet mechanical power 1029 kW (1400 hp)
• Number of cylinders 12
• Bore & Stroke 128mm X157mm • Total swept volume 24.2 l • Maximal rotational speed 2300/min
• Weight 2270 kg
EC CERTIFICATION CAT A 10
PRICE 1,795,000 £ (Ex VAT) as standard



“

Le prime virtù del V65 sono la **silenziosità** e la totale **assenza di vibrazioni**. Anche in navigazione, è un vero piacere.

*The main qualities of the V65 are the **quietness** and the **absence of vibrations**. It's a real pleasure even underway.*

”



Sheriff, who arrived just over two years ago and has a background in the car world, at Fiat and McLaren. He has quickly changed round the brand strategy, and is assisted by a young and equally dynamic director of marketing, Kiran Haslam. As well as the V65, the V50 and the S78 have just been presented, and soon it will be time for the innovative *Revolution 35*, which does 50 knots on hydrofoils, in addition to the new flagship, the 70-footer. The V65 forms part of the range without flybridges, and has very refined lines. The lack of a “top floor” makes the hull sleek and sporty from the outside, and very luminous seen from inside. The most impressive part of the boat is unquestionably the large central lounge, which gives a nice feeling of continuity with the cockpit, with the galley placed at the meeting point between the two areas. Very extensive vertical windows and a semi-transparent hard top ensure excellent light and pleasant natural ventilation.

The sleeping area has a traditional layout, with the large owner's cabin placed aft, where it can get the most of the five-metre maximum beam, just as the bathroom alongside it, which also serves as a nice separation between this bedroom area and the engine room. The VIP cabin is in the bows, and also has its own bathroom, while amidships there are two double guest cabins, one with bunk beds and the other with twin beds, and there is also a third bathroom. This bathroom has an entrance from the passageway at the bottom of the stairs, in addition to one from the starboard guest cabin, and can also thus be used as a WC during the day. So it is essentially all very functional, well made and extremely welcoming: light and warm colours predominated on the boat we tried out. In the stern there is also a crew cabin, with one or two bunks, and it has a separate entrance.

As I was saying, being at the helm of the V65 is a very nice sensation. At first I was rather shocked by how far the seats were from the dashboard and throttle, which was because there is a side door. But it can all be completely adjusted in every direction and whoever drives it can find the right position for them, regardless of how tall they are.

Given her size, the V65 doesn't give a super sporty feeling, and nor does she try to. But we leave the waves well behind a hull which is surprisingly responsive to changes in direction, precise in direction and very soft. And although the day we did the test wasn't especially taxing, with tight, low 15 centimetre waves, we nevertheless had fun going over the ones we had produced ourselves. The results were excellent: all round the boat is very solid, it doesn't produce clangs or vibrations and you experience a constant and reassuring feeling of solidity.

The 36-knot top speed is excellent, which we touched using all the revs available, but the thing that is really good about it is the feeling and comfort at 29 knots fast cruising speed. Finally it should be noted that the fuel consumption curve is good, and stays nearly flat at around 11 litres / nautical mile from 1,400 rpm - so just above going into displacement mode - up to 1,800 rpm and 24.5 knots, the ideal economy cruising speed. ■