

Stable and safe

VI PIACE NAVIGARE
E VI PIACE FARLO CON
QUALSIASI CONDIZIONE
DI MARE? S65 È LA
BARCA CHE FA PER
VOI: STABILE, SICURA,
MARINA
DO YOU ENJOY SAILING
IN ALL CONDITIONS?
THEN THE S65 IS THE
BOAT FOR YOU: IT IS
STABLE, SAFE AND
SEAWORTHY

by *Niccolò Volpatic*
photo by *Andrea Muscatello*



20.60m

Solida, robusta, marina. Sono salito a bordo su molti modelli del cantiere e ho macinato diverse miglia negli anni. So che può sembrare banale, ma si ha sempre la sensazione di salire a bordo di uno yacht fatto per navigare. Non vorrei essere frainteso perché, a volte, quando si dice che una barca è fatta per navigare si pensa che sia spartana, che badi all'essenziale e quindi che comporti alcune rinunce, per esempio in fatto di comfort. Princess non è così. Interpreta la navigazione nel senso più moderno del termine. Il Dna è sempre quello e trasmette stabilità, sicurezza, robustezza. Me ne accorgo dalle finiture, dai materiali di coperta e interni. Tutto sembra fatto per durare nel tempo, per non soffrire il mare formato, per consentire di navigare a lungo anche in condizioni impegnative senza dover fare consistenti manutenzioni già solo dopo una stagione. Ma S65, come le altre, dà anche la sensazione di una barca ordinata. E l'ordine è essenziale per navigare senza preoccupazioni. I layout di coperta e interni offrono un allestimento dove, non solo c'è tutto ciò che serve, ma si trova anche al posto giusto e ha le proporzioni giuste. L'ingresso nel salone del ponte principale ha un camminamento

Gli interni curati da Pininfarina, coniugano design, eleganza e comfort, senza rinunciare al comfort e alla sensazione generale di robustezza.

The Pininfarina-designed interior combines design, elegance and comfort without sacrificing comfort and a general sense of robustness.

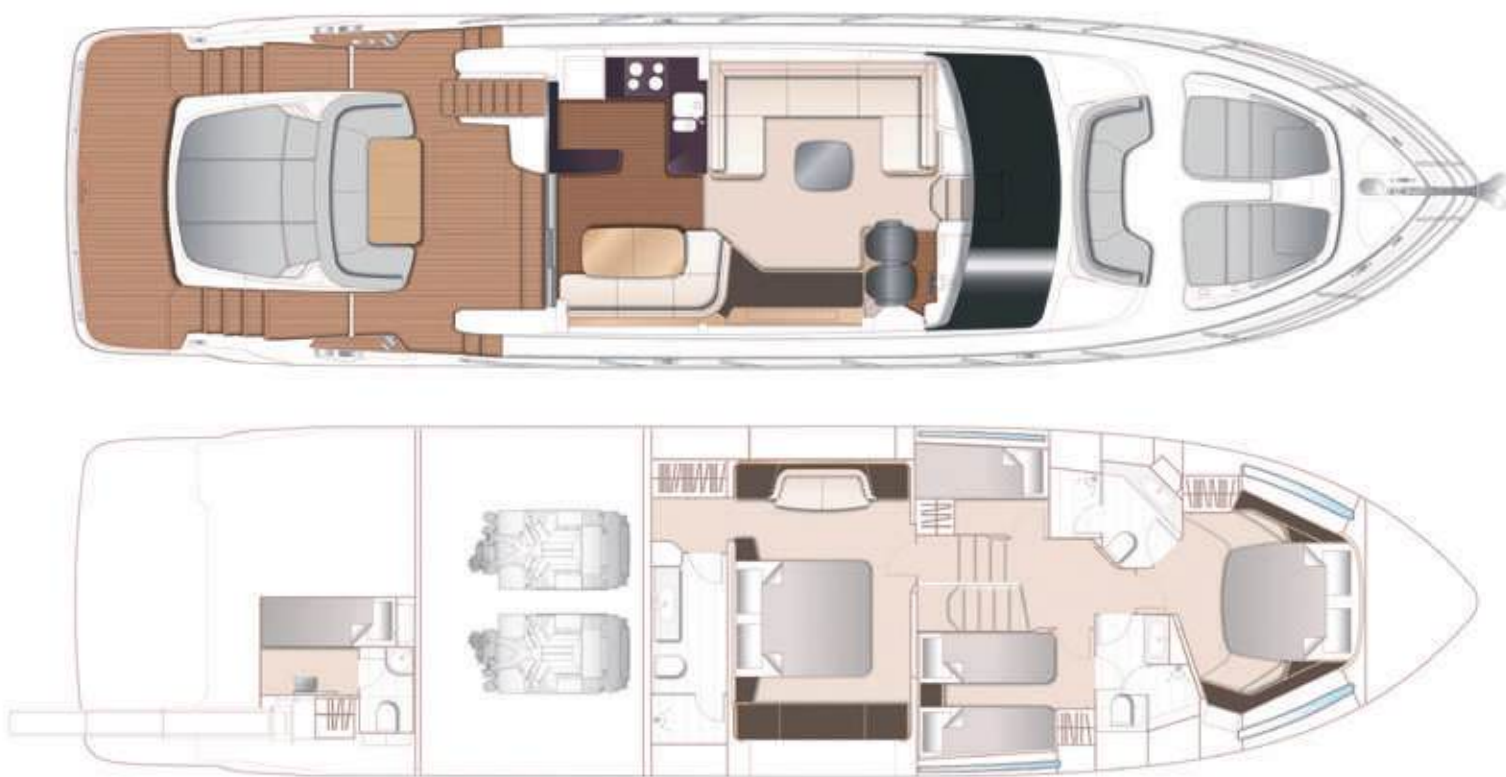




Il ponte inferiore ospita quattro cabine e tre bagni. A prua c'è la Vip e altri due locali, uno con letti paralleli e uno con cuccette sovrapposte tipo pullman. Verso poppa si accede alla cabina armatoriale che occupa per intero il baglio.

The lower deck has four full cabins and three bathrooms. The VIP stateroom and two other bedrooms are set forward, with twin beds and bunks. Going aft and only three steps down, you get to the full-beam master cabin.

centrale, a sinistra c'è la cucina con tanto spazio per cucinare davvero e a dritta, proprio di fronte, il tavolo da pranzo con le ante a ribalta e tante sedute intorno. Proseguendo verso prua s'incontra la plancia di comando con due poltrone a dritta e a sinistra un'area living per circa dieci persone. Lo spazio è tanto, tutto ben sfruttato. Non serve trasformare nulla per godersi il comfort in navigazione, in rada o in porto. Le vetrate consentono di avere una vista a 360 gradi verso l'esterno. La scaletta per scendere nel ponte inferiore dove si trova l'area notte è ampia, comoda e sicura. Non mancano i tientibene, né lo spazio per muoversi senza difficoltà. Anche quando ci si trova all'interno e si naviga con mare formato non si devono compiere evoluzioni ed equilibrismi per restare in piedi. Il ponte inferiore ospita ben quattro cabine e tre bagni. A prua c'è la Vip e altri due locali, uno con letti paralleli e uno con cuccette sovrapposte tipo pullman. Verso poppa, scendendo solo tre gradini, si accede alla cabina armatoriale che occupa per intero il baglio. Il bagno armatoriale è anch'esso a tutto baglio ed è stato ubicato tra la cabina e la sala macchine. Questo consente di allontanare il più



possibile la cuccetta matrimoniale dal rumore della sala macchine e infatti la quasi totale assenza di rumore e vibrazioni è una delle caratteristiche che ho più apprezzato durante la navigazione. Coperta e fly rispondono alla stessa filosofia. Le bitte sono tutte sovradimensionate, la larghezza dei passavanti laterali è sufficiente per muoversi in sicurezza e la battagliola corre dal pozzetto fino all'estrema prua. L'allestimento è sempre ordinato e lo spazio per muoversi non è sacrificato. A prua ci sono due prendisole singoli con un camminamento centrale e un divanetto frontemarcia collocato a pruvavia del parabrezza. In pozzetto si trova, ovviamente, il tavolo da pranzo esterno con le ante a ribalta e un secondo prendisole più a poppa, proprio sopra il garage del tender. C'è anche un piano superiore, nonostante non sia esattamente un fly bridge. È un'area da utilizzare durante le soste in rada perché non ha il T-Top, ma c'è un tendalino a scomparsa che ripara dal sole. C'è un divanetto a U, un tavolo da pranzo e, inoltre, al centro, è collocata una seconda postazione di guida, perfetta da

utilizzare quando si ormeggia in porto e quando si naviga senza il sole a picco. Se Pininfarina e l'ufficio tecnico del cantiere hanno curato interni e coperta, la carena è sempre dello Studio Olesinski. Una certezza, così come la coppia di Man V12 da 1.400 cavalli ciascuno che si trova in sala macchine. È una potenza molto equilibrata, perfetta per questa barca e queste linee d'acqua. Ma anche la maneggevolezza è comunque garantita, nonostante la trasmissione in linea d'asse. Per completare una rotazione di 360 gradi servono circa un'ottantina di metri di diametro. Per planare occorrono 19 nodi e alla massima sono arrivato a 36 e mezzo. Un range abbondante. I due propulsori tirano fuori tutta la loro potenza soprattutto negli ultimi 500 giri, merito anche delle linee d'acqua della carena. L'assetto è quello giusto e la visibilità quasi perfetta. Il montante al centro del parabrezza la ostacola un po', ma è un prezzo che si paga volentieri in cambio della robustezza che tutta la sovrastruttura offre. La rumorosità è praticamente inesistente e anche questa è una caratteristica che si apprezza molto in navigazione.

Solid, rugged and seaworthy. I have been on board many boats made by the yard and ground out miles over the years. It might seem obvious, but you always feel you are on board a yacht designed to be used. I don't want to be misunderstood because sometimes, when you say that a boat has been made to be used at sea, you get the impression that it is spartan, sticks to the essentials, and does without a few things, for example, in terms of comfort. But Princess doesn't work like that, and they take a modern approach to yachting. The core DNA of the firm is unchanged and conveys stability, safety and toughness. I realised that from the finishes and materials used on the deck and the interiors. Everything feels as if it were made to last and not to feel the effects of rougher seas. That means you can spend a long time underway, even in harsh conditions, without having to do substantial maintenance work after just a season. But the S65, like the other boats from the yard, gives the feeling of being well-ordered. And order is vital if you want to sail out without too much worry. The deck layouts and interiors deliver a



Comodo il portellone che dalla plancia consente di accedere direttamente al passavanti di dritta.

For your convenience, the hatch provides direct access from the dashboard to the deck on the starboard side.



VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

36.5



AUTONOMIA MN
RANGE NM

300



RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER

kg
kW



RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W

4



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

Dealer

Marine Group
Via del Castillo 17, Portosole
I-18038 Sanremo (IM), T. +39 0184 990770
info@princessitalia.it
www.princessitalia.it

PROGETTO

Studio Olesinski (carena), Pininfarina (interni)
e ufficio tecnico del cantiere

SCAFO

Lunghezza f.t. 20,60m • Lunghezza fuori tutto escluso il pulpito 20,02m • Larghezza massima 5,09m • Pescaggio 1,65m • Dislocamento 37.240 kg • Serbatoi carburante 4.100 l • Serbatoi acqua 802 l

MOTORI

2xMan V12-1400 • Potenza 1.029 kW (1.400 cv)

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

A partire da 2.745.000 £ con due Man V12-1400

PROJECT

Studio Olesinski (hull), Pininfarina (interiors)
and shipyard technical department

PROJECT

LOA 20.60m • Overall length excluding pulpit 20.02m • Maximum beam 5.09m • Draught 1.65m • Displacement 37.240 kg • Fuel tanks volume 4.100 l • Water tank volume 802 l

MAIN PROPULSION

2x MAN V12-1400 • Outlet mechanical power 1,029 kW (1,400 hp)

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

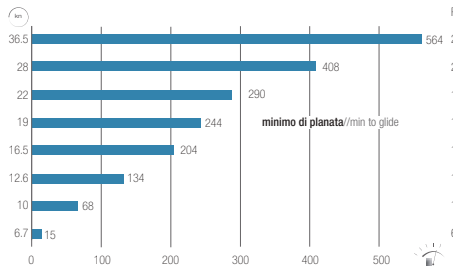
Starting from 2,745,000 £ with twin MAN V12-1400

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località//Place Sanremo
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed 0
Persone a bordo//People on board 4
Carburante imbarcato 1.500 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 615 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI
SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 8 secondi
Gliding time of 8s from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 31 secondi
Gliding time of 31s for a speed change from 0 to 36.5 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
600	6.7	15	2.2	1.863	50
1000	10.0	68	6.8	602	55
1250	12.6	134	10.6	386	57
1500	16.5	204	12.4	330	59
1670	19.0	244	12.8	320	61
1750	22.0	290	13.2	310	62
2000	28.0	408	14.6	280	65
2360	36.5	564	15.4	266	67



In pozzetto si trova il tavolo da pranzo esterno con le ante a ribalta e un secondo prendisole più a poppa.

In the cockpit, you can find an outdoor dining table with folding sides and a second sun pad further aft.



set-up with everything you need and the right place and size. Going into the main deck lounge, there is a central walkway to port a galley with plenty of room to cook in and to starboard – so right opposite – the dining table with fold-down sides and lots of seating. Going forward, you will find the dashboard with two chairs to starboard and to port a living area for around ten people. There is a lot of room, and all of it is well-used. When underway, you don't have to change anything to be comfortable at anchor or quayside. The windows give you a 360-degree view. The stairs to the lower deck and the sleeping quarters are wide, comfortable and safe. There are plenty of grab handles, and there is no lack of room to get around without problems. So even in rougher weather, you don't have to do balancing acts to stay upright inside. The lower deck has four full cabins and two bathrooms. The VIP stateroom and two other bedrooms are set forward, with twin beds and bunks. Going aft and only three steps down, you get to the full-beam master cabin. The master bathroom is also full beam between the engine room and the cabin. That means the double bed is taken as far away as possible from the sound of the motors. Indeed, the nearly complete absence of noise and vibration is one of the characteristics I most appreciated while underway. The deck and flybridge follow the same approach. The cleats are all oversized, the width of the side decks is enough to get around safely, and the handrail runs from the cockpit right to the end of the bow.



Engine room

Due Man V12 da 1.400 cv ciascuno con trasmissione in linea d'asse. Si tratta di una motorizzazione scelta spesso da Princess per i modelli di questa taglia.

Two MAN V12s of 1,400 hp each with shaft drive. This is an engine often chosen by Princess for models of this size.

The equipment and furnishings are always well-ordered, and the room to get around has not been sacrificed. Going into the bow, two individual sun pads with a central walkway and a forward-facing sofa set forward from the windscreen. In the cockpit, you can find an outdoor dining table with folding sides and a second sun pad further aft, right above the tender garage. There is also an upper deck, although it is not precisely a flybridge, and it is more of an area to be used during stopovers because it doesn't have a T-Top but rather an awning to keep the sun off. There is a U-shaped

sofa, a dining table, and also – in the middle – a second helm station, which is perfect for use in port or when the sun isn't beating down. Pininfarina and the yard's technical department looked after interiors and superstructure, while the hull always come from Studio Olesinski. That's a sure bet, as are the pair of MAN V12s, each developing 1,400 horsepower in the engine room. That balanced output is perfect for this boat and its waterlines. However, manoeuvrability is ensured despite the straight shaft transmission system. For a complete 360-degree turn, you need a diameter of around 80 metres. It took 19 knots to the plane, and the fastest I reached was 36.5. So, there is a broad span of cruising speeds to choose from. The two engines deliver their power, especially in the final 500 revs. That is also thanks to the waterlines. The trim is just right, and visibility is nearly perfect, being just slightly impaired by the support in the middle of the windscreen. But that is a price that you will happily pay for the toughness that the whole superstructure offers. There is almost no noise – another characteristic people like when underway. ▴

La carena fende bene le onde autoprodotte. La sensazione è che non soffra per niente il mare formato.

The hull cuts through the self-generated waves well. You get the feeling that it doesn't suffer at all from the sea.

