

PRINCESS V48

UN HARD TOP SPORTIVO DI QUASI 15 METRI CON DUE CABINE E DUE BAGNI E ARREDI RAFFINATI. QUALITÀ DEI MATERIALI ALTA E BUONA REPERIBILITÀ SUL MERCATO. UNA BARCA CHE MANTIENE IL SUO VALORE NEL TEMPO.

Uno dei punti d'onore della storia di Princess Yachts International è l'aver contribuito in modo determinante alla nascita dello yachting moderno e aver accompagnato passo passo l'evoluzione dei gusti dei diportisti arricchendo il bagaglio di esperienze maturate in quasi mezzo secolo di produzione. Il primo esemplare risale infatti alla prima metà degli anni sessanta e da allora il cantiere di Plymouth ha varato oltre 80 modelli mantenendo uno standard di qualità che ha sempre collocato le imbarcazioni a un livello superiore al costo della produzione di pari dimensioni e prezzo. La serie V (nata nel 1995) non si è allontanata da questa tradizione e il consenso del mercato ha permesso a queste barche sportive di acquisire sempre maggiore importanza fino ad

oltrepassare il 40% delle unità varate da Princess. Il V48 non è nato come una barca totalmente nuova, ma è l'evoluzione del V46. L'incremento della lunghezza è stato sfruttato per permettere l'installazione dei Volvo D9 – 575 che sono più lunghi di oltre 20 cm rispetto ai Volvo TAMD 75 EDC da 480 cavalli montati sul V46. Il layout interno non è invece variato rispetto al modello precedente.

Interni

La realizzazione degli interni è quella tipica del cantiere inglese con la classica finitura in ciliegio lucido. La distribuzione degli spazi offre due cabine: l'armatoriale a prua e quella per gli ospiti con due letti affiancati disposti per mare. La cucina ha un piano di lavoro in avonite di dimensioni adeguate, ma il piano cottura

ha solo due fonti di calore e un doppio lavello di dimensioni contenute.

Costruzione

La laminazione dello yacht è classica, con stampaggio a mano della vetroresina in single skin per lo scafo e in sandwich di balsa per la coperta. La qualità della lavorazione si evidenzia per la scarsa presenza di difetti riscontrati su queste barche anche dopo molti anni di permanenza praticamente costante in acqua. La V profonda della carena, la scelta di adottare linee d'assi tradizionali, la realizzazione di strutture dello scafo a prova di ogni sollecitazione e l'elevata qualità delle laminazioni in "vetroresina monolitica" sono gli altri valori che più caratterizzano il V48.

Il progetto delle linee d'acqua segue i parametri tipici di

ogni modello presentato da Princess e si pone l'obiettivo di garantire navigazioni sicure e confortevoli nelle non facili acque della Manica dove vengono provati. Il dolce e autorevole passaggio tanto sulle onde corte e ripide quanto di quelle del "mare vecchio" confermano anche questa volta la bontà delle scelte di Princess Yachts.

Il V48, grazie al naturale equilibrio statico e dinamico garantito dalla posizione dei propulsori più prossima al

di Piero Ragazzi

autore di questo articolo e di altri di argomento tecnico, collabora dal 1999 con la nostra rivista. È consulente tecnico d'ufficio del Tribunale civile e perito penale del Tribunale penale. Tecnico Rina-Nes. Collabora con le principali compagnie di assicurazione, nonché svolge valutazioni tecnico-commerciali per privati. È ispettore alla sicurezza e tecnico per la certificazione CE delle unità da diporto per l'Istituto Giordano.





baricentro dell'imbarcazione, è caratterizzato da assetto e stabilità di riferimento.

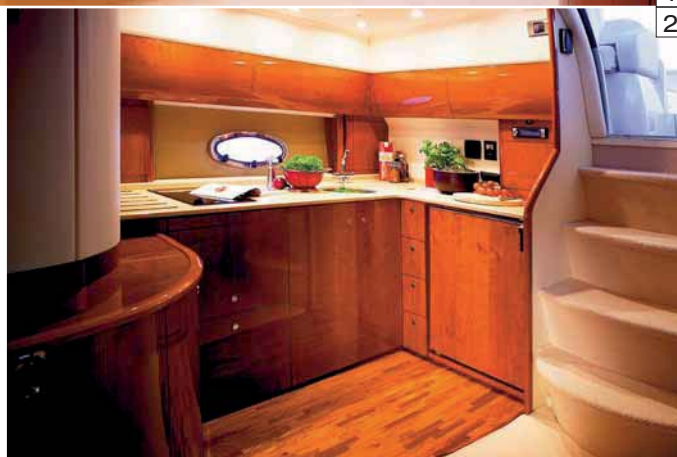
I Volvo D9 – 500 o i più performanti D9 – 757 costituiscono una scelta azzeccata, infatti la loro silenziosità e pulizia di funzionamento sono note (è raro trovare trafilaggi o trasudamenti d'olio anche su unità datate).

Una nota di merito è da assegnare alla sicurezza contro gli incendi in sala macchine: lo yacht è dotato già in origine di un efficace sistema fisso sia nel locale motori che in prossimità del generatore. L'impianto si basa su estintori a doppio azionamento caricati a gas Fm 200. Considerando che yacht ben più costosi propongono ancora obsoleti e spesso sottodimensionati impianti a polvere, ogni commento è superfluo.

Prova

Il test si è svolto nel Golfo del Tigullio a bordo di un esemplare prodotto nel 2006 con circa 250 ore di moto all'attivo. Le condizioni della barca erano quindi quasi simili a quelle di una barca nuova.

Le condizioni meteo erano caratterizzate da onda di mare vecchio da SE di altezza attorno al metro e vento leggero.



1. Decorazione classica negli interni con finiture in ciliegio lucido. In dinette un divano in pelle color crème e moquette chiara. 2. La zona cucina con piano di lavoro in avonite e due piastre cottura. 3. La barca della prova all'ormeggio.



L'ormeggio dello yacht in prova era una catenaria affollatissima e spazi di evoluzione minimi con il rischio di "pescare" con le eliche o timoni le cime di ormeggio delle altre barche. In questa situazione è di grande aiuto la possibilità di muoversi con i motori al minimo a velocità facilmente gestibili. L'innesto della marcia in avanti o indietro non pone mai in difficoltà e non si avvertono i bruschi strappi tipici delle barche dotate di eliche di passo molto elevato.

Guadagnate le acque libere la barca ha assunto con naturalezza un assetto longitudinale corretto e, entrata in planata, non abbiamo avvertito la necessità di intervenire sui flap se non per correggere leggermente l'altezza della prora o per contrastare l'eventuale sbandamento laterale. In realtà le ridotte dimensioni delle pale dei flap dimostrano come il cantiere avesse già valutato queste caratteristiche della carena e non abbia quindi ritenuto necessario dotarla di appendici più ampie.

Per quanto le condizioni del mare non fossero severe, la navigazione è stata quella tipica dei Princess della serie V, caratterizzata da un dolce impatto sull'onda di mare in scaduta (quindi tonda e lunga) e un altrettanto morbido passaggio anche sulle scie più ripide. La virata è progressiva e

1. Vista della dinette. Gradevole la scelta dei contrasti chiaro scuro.

2. L'elegante cabina armatoriale a prua ha dimensioni notevoli e bagno proprio. Raffinata la scelta dei materiali.



1

2



3. Dettaglio del piano cottura con i due lavelli e più a sinistra le due piastre elettriche. Poche per una barca di queste dimensioni. **4. La cabina ospiti con i letti gemelli** è posta a centro barca.



lo sbandamento coerente con la velocità della barca non ha comportato disagio o perdite di equilibrio anche restando in piedi in pozzetto. La prova ha quindi confermato l'efficacia degli studi nei rapporti dimensionali e nella distribuzione dei pesi. Superiore alla media per questo genere di imbarcazioni è anche il comfort offerto ai passeggeri in navigazione che si basa, oltre che sulla già citata dolcezza dello scafo all'impatto sull'onda, su una contenuta rumorosità mecca-

nica e di scarico e su vibrazioni quasi inavvertibili. La velocità di punta con carena pulita (ma non perfetta), equipaggio di 4 persone, il 25% della capacità dei serbatoi di carburante e il 35% dell'acqua imbarcabile è stata di circa 35 nodi a 2.450 giri, quella di crociera è di circa 29 nodi a 2.100 giri. Considerando un consumo stimato a velocità di crociera di circa 150 litri/ora, l'autonomia (teorica) supera le 10 ore di moto per un percorso totale di circa 300 miglia nautiche.

IN SINTESI

Princess V48

□ L'armatore tipo

Il V48 offre una elevata velocità di crociera ed eccellenti qualità di navigazione pur adottando soluzioni semplici. E' ideale quindi per rapide navigazioni costiere e itinerari anche impegnativi affrontabili con un comfort realmente elevato. Il brand prestigioso e la buona disponibilità di usato la rende investimento del proprio denaro.

□ I dati

Lunghezza f.t. **m 14,96**
Larghezza max **m 4,01**
Pescaggio **m 1,07**
Dislocamento **t 13,9** (versione con motori D9 - 575)
Omologazione **CE cat. B/10**
Serbatoio combustibile **lt 1.680**
Serbatoio acqua **lt 364**
Cantiere Princess Yachts International, Plymouth (Uk)
www.princessyachts.com

□ I difetti

Qualche particolare dell'accessoristica non è eccellente, ma il bilancio che nasce dal compromesso con il prezzo d'acquisto è di segno positivo. La cucina è più adatta alla preparazione di uno spuntino

veloce che di una cena per 4 persone. Infine, un difetto estetico comune a molti costruttori: la fascia blu dell'opera morta si deteriora in breve tempo nella zona dei giardinetti, più esposti al sole.

□ Le concorrenti

Sunseeker Portofino 48
Fairline Targa 47

□ La quotazione

Le richieste per le unità in vendita presenti si orientano da un minimo di circa 400.000 euro per barche costruite nel 2005 per arrivare a circa 500.000 euro per barche del 2006. In considerazione che il prezzo del nuovo con dotazione standard, ma molto completa (bow thruster, passerella idraulica, clima, etc.) si attesta in circa 600.000 euro più Iva, i valori sono piuttosto centrati e la scelta può essere fatta più che sul prezzo, sulle condizioni generali di manutenzione e conservazione. Grazie alla superiore qualità di costruzione, la rivendibilità di questo modello è molto buona e, salvo ulteriori flessioni del mercato, anche la stabilità dell'investimento è interessante.

In cantiere

I costi di manutenzione ordinaria e straordinaria riferendosi all'Alto Tirreno, si possono quantificare come segue:

Rifacimento del rivestimento del pozzetto in teak massello	€	12/15.000
Tagliando annuale dei 2 motori Volvo (oli, filtri, giranti, cinghie, varie)	€	3.000
Alaggio, idropulizia carena, taccatura, varo	€	1.000/1.200
Trattamento antivegetativo (preparazione carena e 2 mani a matrice dura)	€	1.800/2.300
Applicazione di un ciclo curativo antiosmosi	€	15/18.000

Costo posto barca

Sosta a terra all'aperto	€/giorno	35/50
Sosta a terra al coperto	€/giorno	50/80
In acqua in marina attrezzata (spese di condominio escluse)	€	da 15.000 a 20.000

Polizza Corpi: da 0,8 a 1,5 % del valore assicurato (variabile per tipo di copertura e compagnia assicuratrice).

