

Princess V 65

Il test è stato condotto su uno scafo con due Man Diesel da 1300 cv, la massima potenza disponibile. Con questi motori si può contare su una considerevole riserva di potenza che permette di rientrare in porto molto velocemente o di tenere una velocità di crociera elevata senza affaticare i propulsori. A 1900 giri/min si naviga a 30 nodi contenendo i consumi e limitando il rumore. I motori rispondono sempre prontamente alla manetta del gas ed il passaggio dall'anda...

05/03/2002



Il test è stato condotto su uno scafo con due Man Diesel da 1300 cv, la massima potenza disponibile. Con questi motori si può contare su una considerevole riserva di potenza che permette di rientrare in porto molto velocemente o di tenere una velocità di crociera elevata senza affaticare i propulsori. A 1900 giri/min si naviga a 30 nodi contenendo i consumi e limitando il rumore. I motori rispondono sempre prontamente alla manetta del gas ed il passaggio dall'andatura di crociera a quella massima è entusiasmante: il regime sale veloce sino al limite dei 2400 giri/min e la velocità raggiunge i 40 nodi. Con il sincronizzatore inserito, si utilizza una sola manetta per dare gas ad entrambi i motori e il sistema di controllo provvede a portarli allo stesso regime. Grande dote di questo scafo è il perfetto bilanciamento dei pesi che determina un assetto neutro e costante a qualsiasi velocità. Non esistono andature critiche e l'angolo d'incidenza quasi non varia dal dislocamento alla planata. Il pilota può scegliere la migliore velocità di navigazione in funzione delle condizioni del mare e delle proprie esigenze. I flaps sono quasi inutili perché la carena resta sempre immersa per 3/4 e garantisce massimo comfort con qualsiasi tipo di onda. Il timone è preciso e si può dare tutta la barra anche alla massima velocità. La fredda giornata invernale ci ha permesso di constatare l'efficacia delle forme aerodinamiche dell'hard top, capaci di eliminare qualsiasi flusso d'aria dal cockpit. Nonostante la temperatura fosse intorno allo zero, abbiamo navigato a 40 nodi con il tetto aperto, restando ben riparati dal parabrezza e dalle finestrature laterali. In porto le manovre sono risultate agevolate dalla presenza di un' elica di prua efficace e dalla buona visibilità su tutto il perimetro dello scafo. Il settore cieco davanti alla prua è tra i più ridotti e non è necessario pilotare in piedi. Progetto: Marine Projects Lo scafo: lunghezza f.t. m 19,86 - larghezza m 5,08 - immersione m 1,35 - serbatoio del carburante lt 3727 circa - serbatoio acqua dolce litri 714 circa - cassa acque nere litri 233 - peso con motori t 28,5 circa portata 14 persone - 3 cabine doppie + 1 - marinaio Motori: 2 Man D2842 LE 404 da 1300 cavalli ciascuno - 12 cilindri - alesaggio x corsa mm 128 x 142 - peso a secco kg 1850 - rapporto di compressione 13,5:1 - coppia max a Nm 4100 Le prestazioni Giri nodi note 1200 14 planata 1400 17.9 1600 21.1 1800 28.5 inizio migliore rendimento 1900 30.2 crociera economica 2100 34.4 crociera veloce 2400 40 massima velocità Le condizioni della prova: le velocità sono state rilevate a largo di Sestri Levante, con vento fresco di Tramontana in poppa, mare poco mosso, temperatura dell'aria 0° centigradi, tre persone a bordo, serbatoi carburante con 500 litri circa, imbarcazione vuota. In sintesi: con i MAN da 1300 cv lo scafo ha una buona riserva di potenza e permette di mantenere alte velocità. Sono adatte, comunque, anche potenze inferiori. Assetto costante e carena sempre immersa rendono sicura e confortevole la navigazione. Curata l'aerodinamica del cockpit che è ben riparato anche con il tetto aperto. Il pozzetto è allestito per cucinare e pranzare all'esterno. Sono previste tre cabine, di cui due di alto livello. Legno di ciliegio laccato lucido e tessuti pregiati rendono l'atmosfera accogliente ed elegante. Indirizzi: Princess Yachts International, Plymouth, England, Princess Yachts Italia - Ginautica s.r.l., Via dei Devoto 61/63, 16033 Lavagna (GE), tel. 0185 362788, fax 0185 305722, info@ginautica.it, www.ginautica.it