

Essere o non ESSERE

To be or not to be

250



Niente dubbio
amletico, Princess S78
è uno yacht senza²⁵¹
compromessi. Sintesi
di tante caratteristiche,
spesso considerate
in antitesi, ma, in
questo caso, racchiuse
armoniosamente in un
unico modello

There is no Hamlet-style
doubt. The Princess
S78 is a yacht that
doesn't compromise
on anything. It brings
together a lot of features
that people consider to be
contradictory, but which
in this case are brought
together in harmony in a
single model

*by Niccolò Volpati
photo by Andrea Muscatello*

ESSERE NAVE O IMBARCAZIONE DA DIPORTO? SPORTIVA O ELEGANTE? VELOCE O CONFORTEVOLLE? S78 è tutte queste cose insieme. È lo yacht di chi dice "voglio tutto". Partiamo dalle dimensioni. Senza pulpito rimane all'interno dei fatidici 24 metri e quindi è omologata come imbarcazione da diporto. La sensazione salendo a bordo è però quella di essere su una nave e non solo per il tanto spazio a disposizione, ma anche per l'allestimento che l'ufficio tecnico del cantiere ha realizzato in collaborazione con Pininfarina. Il salone, per esempio, ha moltissime sedute, tre aree living, tavolo, cucina, plancia di comando con due poltrone per pilota e copilota, e regala la stessa sensazione che si prova quando si entra in un appartamento open space. A questo contribuiscono anche le vetrate. Sono così tante e così ampie che la vetroresina sembra essere presente solo come montante tra un vetro e l'altro. E poi ci sono quelle "apri e chiudi" per consentire allo sguardo di andare oltre. Il portello di vetro che si apre verso il pozzetto si alza e anche il vetro che serve per separare la cucina dal resto del salone si può aprire e chiudere con un comando elettrico. Insomma, la definizione "a perdita d'occhio" è sicuramente appropriata. La vista non ha ostacoli, né con i vetri abbassati, né, tantomeno, con i vetri alzati. Tanto spazio si trova anche nel ponte inferiore. La zona notte per gli ospiti è stata collocata a prua. Qui ci sono ben tre cabine, una Vip, una con letti paralleli e una matrimoniale. Tutte e tre hanno il bagno privato con il box doccia separato. L'armatoriale si trova a centro barca e vi si accede con una scala distinta che parte sempre dal salone. Occupa per intero il baglio quindi ha una larghezza di ben cinque metri. Ottima anche la soluzione di dividere le due discese tra ospiti e armatore, soprattutto perché sono una in prossimità dell'altra. Privacy, ma senza rinunciare alla funzionalità. Scendendo nella cabina armatoriale, si colgono quei dettagli che ti fanno capire che Princess è un cantiere inglese, nel senso buono del termine. Costruisce barche

per navigare e non solo per fare bella impressione in un salone. A cosa mi riferisco? Lungo la scala filtra della luce naturale che proviene da un'ampollosa finestratura. Sarà perciò possibile scendere in sicurezza anche senza accendere quella artificiale. Infine, l'ultima cosa che mi ha colpito favorevolmente di questi spazi sono le luci a Led. Nel salone, lungo tutto il ciellino, ci sono diverse strisce di Led in grado di fornire un'illuminazione dolce e preziosa di questo spazio. Il secondo dubbio amletico riguardava lo stile. Sportiva o elegante? E anche in questo caso la risposta è: entrambe. La linea, anche quella esterna, è fedele alla definizione Sport Bridge. Il fly c'è, ma la sovrastruttura e il design non sono certo appesantiti. Le linee sono sportive e affusolate. La barca è elegante ovunque. All'interno, in pozzetto, a prua e sul fly. Gli spazi sono equilibrati. Le aree living si trovano a prua, in pozzetto e sul fly. Ci si muove sempre in assoluta sicurezza, sia perché le superfici calpestabili sono generose, sia perché la scaletta di accesso al fly non è troppo ripida e, infine, perché ovunque c'è un tientibene robusto a portata di mano. Anche il fly è una dimostrazione di stile British. Non è eccessivo, non arriva fino a coprire tutto il pozzetto. Offre tanto spazio, senza debordare. Un fly troppo grande, rischia di essere un punto debole. Vibrazioni e sollecitazioni quando si naviga con mare formato non mancano e poi c'è il peso che sicuramente incide sulle linee d'acqua e le performance. Princess, invece, ha scelto l'equilibrio che non scontenta nessuno. Non ci sono T-Top rigidi che fanno assomigliare le barche a dei grattacieli. Se si vuole l'ombra c'è un tendalino a movimentazione, ma quando si naviga il fly è aperto. L'esperienza "marina" del cantiere si evince anche all'estrema prua. Ottima la zona dell'ormeggio perché è molto funzionale. L'ancora sfrutta una sorta di feritoia che le consente di essere calata in acqua. In questo modo non ci sono pulpiti troppo sporgenti che possono rivelarsi dei punti deboli. Questa soluzione è all'insegna della massima robustezza.

L'eleganza si percepisce dal design e da tanti dettagli. Ottimo l'equilibrio tra allestimenti e spazi a disposizione. C'è tutto, ma non si ha mai la sensazione di saturazione degli spazi.

The elegance can be seen in the design and from a lot of details. The balance between the areas available is excellent. It's got everything, but you never get the feeling of getting overburdened by the spaces.

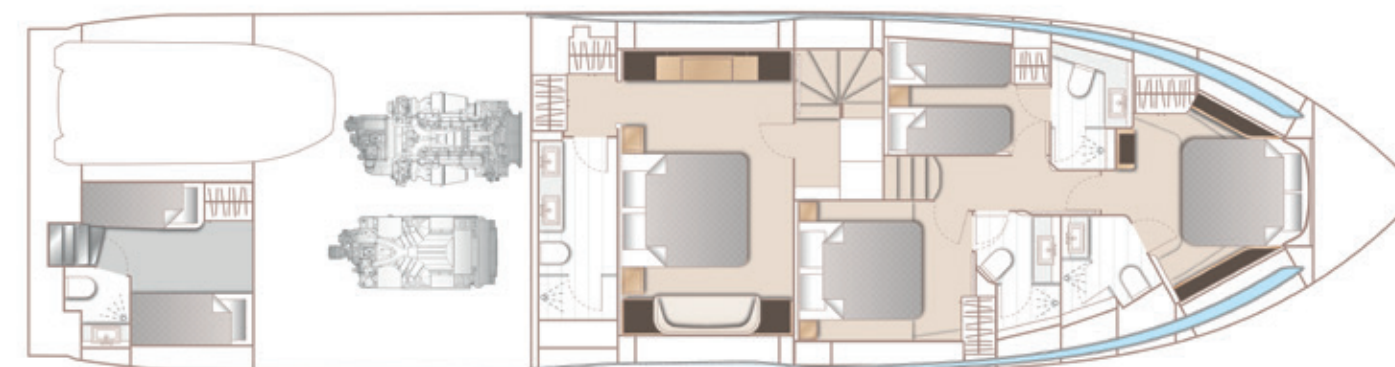
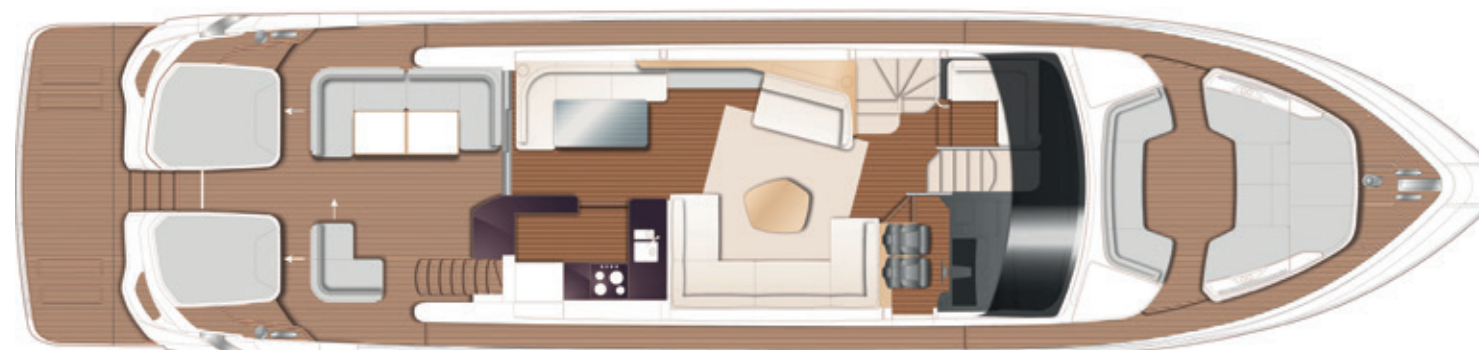
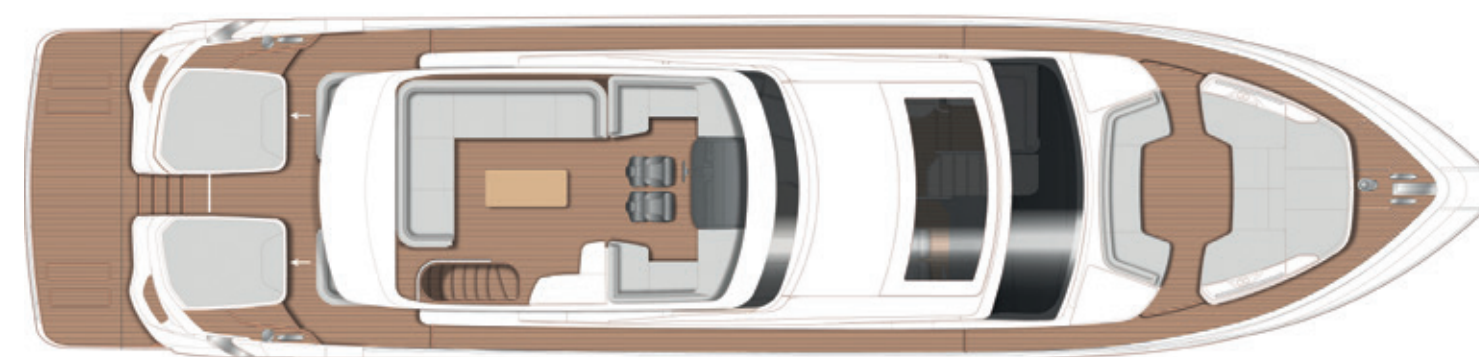




Il lower deck accoglie tre cabine ospiti, di cui due Vip e una a letti gemelli, tutte con bagno ensuite. L'armatoriale, a centro barca, è a tutto baglio.

The lower deck has three guest cabins – two VIP and one twin – all with en-suite bathrooms. The full-beam master suite is at the centre of the boat.

Inoltre, il salpancora è esterno al gavone, così è sempre a vista e facile da raggiungere per fare manutenzione. Solo la catena cade all'interno del pozzo catena. Semplice, funzionale, ma anche elegante. E, infine, c'è l'ultimo dubbio atletico, ovvero se una barca deve essere veloce o confortevole. E anche in questo caso la risposta è: "voglio tutto senza rinunciare a nulla". In sala macchine ci sono due Man V12 da 1.900 cv ciascuno. La spinta è eccezionale. L'accelerazione è talmente forte che appena entrano le turbine, la schiena s'incolla allo schienale delle poltrone. E la velocità massima è conseguente. Quanti yacht da 24 metri di lunghezza conoscete che arrivano a 37 nodi? Le linee d'acqua disegnate da Olesinski si comportano egregiamente anche ai bassi regimi. S78 tiene la planata fino a 12,7 nodi di velocità a 1050 giri/minuto. Per far "sedere" la barca sull'acqua si deve togliere davvero tanto gas. Dosando la manetta con un po' di accortezza, invece, sembra non perdere mai la planata. E il comfort? Facile come timonare un gommone. La timoneria è incredibilmente docile e la virata è così morbida che non si ha mai la sensazione di essere a bordo di un 78 piedi. È semplice da condurre come se fosse una barca molto più piccola. Il comfort è dato anche da un range davvero ampio di andature di crociera. Tra i 12 e i 37 nodi, ce ne sono 25. Significa che si può optare sempre per l'andatura preferita. Durante il test abbiamo avuto un'onda tra mezzo metro e settanta centimetri e un vento di circa 12 nodi.



255

At cruising speed, there are only 64 decibels in the master cabin. | Nella cabina armatoriale a velocità di crociera i decibel sono solo 64.





La coperta è pratica, funzionale e confortevole. Bitte, winch da tonteggio e salpancora sono tutti sovradimensionati. La sensazione è quella di essere a bordo di uno yacht robusto, capace di affrontare anche condizioni impegnative. Uno yacht "made in England".

The deck is practical, functional and comfortable. Bollards, warping winch and windlass are all larger than they need to be. You get the feeling that you are on board a strong yacht, one that can handle tough conditions. A yacht that is Made in England.





The design by Pininfarina and the yard contributes to a feeling of large spaces, but without neglecting anything in the set-up.

Il design di Pininfarina e del cantiere contribuisce a una sensazione di grandi spazi senza però rinunciare a nulla negli allestimenti.

Una condizione che non ha impensierito per niente, anzi non ha nemmeno infastidito. La carena fende bene l'onda e, almeno in queste condizioni, non soffre minimamente, nemmeno quando si naviga ben oltre i 30 nodi di velocità. Ma nella logica del *voglio tutto senza compromessi*, non ci si deve far impressionare dal consumo. Tremila e ottocento cavalli danno una spinta eccezionale, ma il consumo sia nei litri/ora sia nei litri/miglio, non è certo contenuto. Niente dubbi atletici, nemmeno al distributore.

WHETHER TO BE A SHIP OR A BOAT FOR LEISURE? SPORTY OR ELEGANT? FAST OR COMFORTABLE? The S78 is all of these things together. It is the yacht for somebody who says they want it all. Let's start with the size. Without the pulpit, it stays within the crucial 24-metre mark, and can thus be classed as a sports yacht. But the feeling you get as you go onboard is of being on a ship, and that is not just because of a large amount of room available, but also because of the fittings done by the yard's technical department in partnership with Pininfarina. The lounge, for example, has a lot of seats, three living areas, a table, kitchen, the helm position with two seats for the helm and an assistant, and delivers the same feeling that you get when you enter an open space apartment. The windows also add to this feeling. There are so many of them and they are so large that it seems that the fibreglass is only there as support between one piece of glass and another. And then there are the open-and-close ones so that you can see even further. The glass door that opens towards the cockpit raises, as does the glass that separates the kitchen from the rest of the lounge (which is electronically controlled). So, talking about "as far as the eye can see" is appropriate. The view is unobstructed with the windows lowered, and even less so with them up. There is also a lot of space on the lower bridge. The guest area is located in the bow, with three cabins – a stateroom, a twin and a double room.



Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. L/W



PRINCESS YACHTS INTERNATIONAL

Newport Street, Plymouth
Devon, UK PL1 3QG

www.princessyachts.com

Dealer

Princess Yachts Italia – Marine Group Srl

Portosole, Via del Castillo, 17

I-18038 Sanremo (IM)

T. +39 0184 990770

info@princessitalia.it

www.princessitalia.it

PROGETTO: Studio Olesinski (carena) • Pininfarina e Princess Design Studio (interni e coperta)
SCAFO: Lunghezza f.t. 24,66m • Lunghezza f.t. escluso il pulpito 24,03m • Larghezza massima 5,76m
• Pescaggio 1,77m • Dislocamento 53.726 kg
• Serbatoi carburante 6.000 l • Serbatoi acqua 1.350 l
MOTORI: 2xMan V12-1900 • Potenza 1.397 kW (1.900 cv) • Alesaggio per corsa 128mm x 157mm
• Cilindrata 24,2 l • 12 cilindri a V • Regime di rotazione 2300 giri/minuto • Peso a secco 2.365 kg
CERTIFICAZIONE CE: CAT B

PROJECT: Olesinski Studio (hull) • Pininfarina and Princess Design Studio (interiors and superstructure)
HULL: LOA 24.66m • LOA without the pulpit 24.03m
• Maximum beam 5.76m • Draft 1.77m
• Displacement 53,726 kg • Fuel tanks volume 6,000 l
• Water tanks volume 1,350 l
MAIN PROPULSION: 2xMAN V12-1900 • Outlet mechanical power 1,397 kW (1,900 hp) • Bore&Stroke 128mm x 157mm • Swept volume 24.2 l
• 12 V-shaped cylinders • Maximal rotational speed 2300/min • Dry weight 2,365 kg
EC CERTIFICATION: CAT B

Facilissima la conduzione, tanto che un armatore può davvero pensare di portarla da solo. Morbida la virata, ma pronta e reattiva e, infine, buona la sensazione sull'onda.

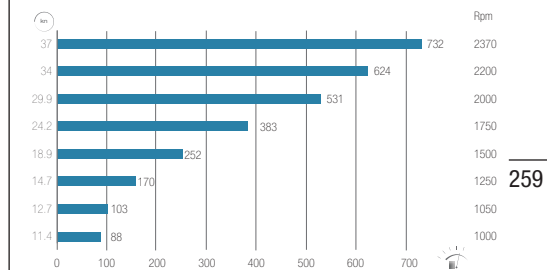
It is really easy to use, to such an extent that owners genuinely can think about handling it themselves. It is smooth in turning, but agile and reactive, and feels good in waves.

Condizioni della prova Conditions on test

Località//Place Sanremo
Onda//Wave height 0.5 m
Vento Tra 12 e 15 nodi
Wind speed Between 12 and 15 knots
Persone a bordo//People on board 4
Carburante imbarcato//Fuel volume on board 1.900 l
Acqua imbarcata//Water volume on board 600 l

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



Da 0 a planata in 11 secondi
Gliding time of 11s from 0 to glide

Litro miglio (velocità di crociera) l/na mi (Cruising speed)



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
1000	11.4	88	7.7	779	61
1050	12.7	103	8.1	740	61
1250	14.7	170	11.5	521	61
1500	18.9	252	13.3	526	62
1750	24.2	383	15.8	379	66
2000	29.9	531	17.7	338	67
2200	34.0	624	18.3	327	72
2370	37.0	732	19.8	303	72



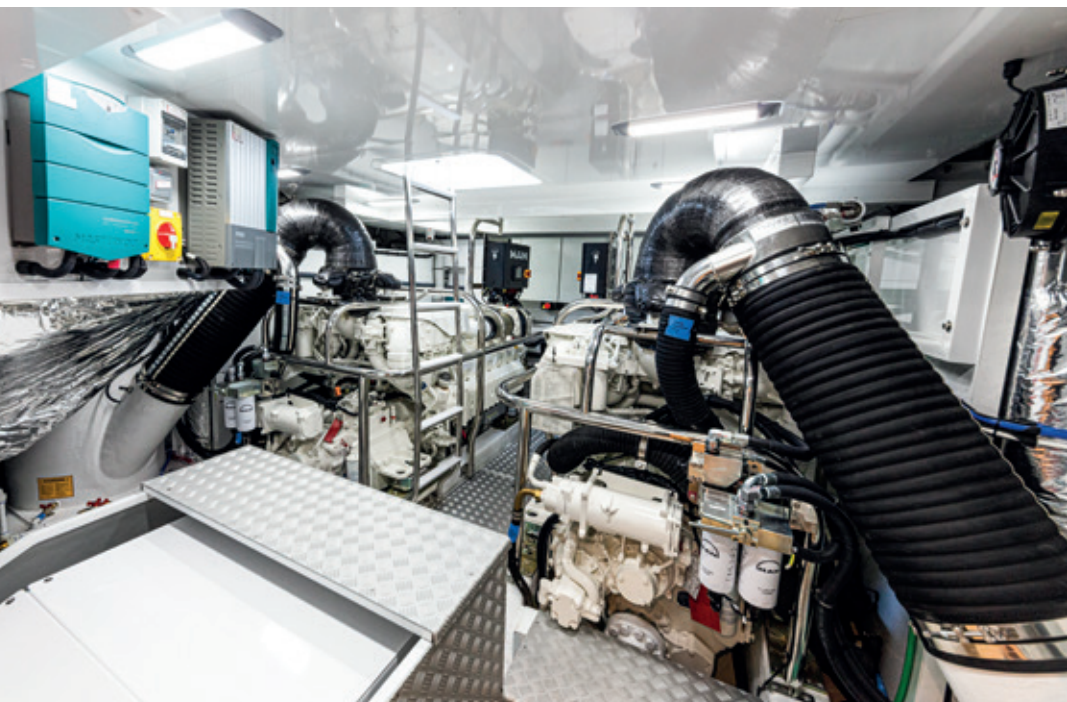
At medium and high revs, fuel consumption picks up, but if you are happy not doing more than twenty knots, it is kept in an acceptable range.

I consumi sono "spinti" ai medi ed alti regimi, ma se ci si accontenta di navigare fino a un massimo di 20 nodi, rimangono in un range accettabile.

All three have a private bathroom with a separate shower cubicle. The master cabin is midships, and you get to it with a separate staircase that also starts in the lounge. It is full beam, and so is a full five metres wide. The division between the guest and owner areas has also been done excellently, especially since they are close to one another. So, there is privacy, but without ignoring functionality. If we go down to the master cabin, you notice some of those details that make you realise that Princess is an English yard, in the good sense of the word. They build boats to be sailed, and not just to look good at a show. What am I referring to? Natural light filters through to the staircase from a special window. That means

you can safely walk down it without having to turn the light on. And finally, the LED lights are the last thing that struck me favourably about this area. Several LED strips run along with the lounge ceiling and provide soft, pleasant lighting. A second Hamletian doubt involves the style. Sporty or elegant? And once again the answer is *both!* The lines, including the external ones, are faithful to the sport bridge classification. There is a flybridge, but the superstructure and the design are certainly not weighed down by it. The lines are sporty and tapered. The boat is elegant throughout. Inside, in the cockpit, in the bows and on the flybridge. The areas are well balanced. There are living areas in the bows, in the cockpit and on the flybridge. You always get around completely safely, both because the floor area is substantial, and also because the ladder giving access to the flybridge isn't too steep, and finally because there are strong grab handles easily within reach throughout. The flybridge is also a demonstration of British style. It is not excessive and doesn't cover the whole cockpit. It has a lot of room entire, without being over the top. When a flybridge gets too large, there is a danger that it becomes a weak spot. There is vibration and stress when sailing in rough seas, and then there is the weight which has an impact on the water lines and performance. But Princess has found a balance that won't disappoint anybody. There aren't any hard T-Tops that make boats look like skyscrapers. And if you want some shade there is a mechanical awning, although when underway the flybridge is left uncovered. The seafaring experience of the yard can also be seen right in the bows. The mooring area is excellent because it is so functional. The anchor benefits from a kind of embrasure that means it can be dipped into the water. That means that there aren't pulpits that stick out too much, and which could become weak points. That is a solution that looks for maximum strength.





Engine room

Con due motori entrobordo Man di 1.900 cavalli ciascuno, la barca ha una velocità massima di 37 nodi. Alla velocità di crociera economica di 24 nodi il consumo per miglio è di 15,8 litri e l'autonomia di 379 miglia nautiche. La versione meno potente prevede una coppia di motori da 1.800 cv ciascuno.

With two inboard MANs each developing 1,900 horsepower, the boat has a top speed of 37 knots. At the economy cruising speed of 24 knots, it burns 15.8 litres of fuel per nautical mile and the range is 379 miles. The less powerful version has a pair of 1,800 hp engines.

262

The engine room has been **really well soundproofed**.

At the helm the noise rises from sixty to seventy decibels at higher speeds.

Ottima l'insonorizzazione della sala macchine.

In plancia si passa da 60 a 70 dbA per le andature più elevate.

Additionally, the windlass is outside the locker and that means it is always visible and easy to reach for maintenance. Only the chain falls within the chain locker. It is simple and functional, but also elegant. And finally, there is the last Hamletian doubt, as to whether a boat should be fast or comfortable. And once again the answer is: *"I want everything without missing out on anything"*. The engine room houses two 1,900 horsepower MAN V12s. The thrust they produce is exceptional. It has got such powerful acceleration that as soon as the turbines kick in, they glue your back to the chair. And the top speed is in line with that. How many 24-metre yachts do you know of that can do 37 knots? The waterlines designed by Olesinski behave extremely well, even at low revs. At 12.7 knots at 1050 rpm the S78 will keep planning. And to get the boat back down on the water, you have to cut out a lot of gas. But if you handle the throttle with a little bit of skill, it feels as if you will never stop planing. And how easy does it feel? Just like steering a dinghy. The helm is incredibly docile and turning is so soft that you never get the feeling of being onboard a 78-footer. It is simple to handle like a much smaller boat. The comfort also comes from a really wide range of cruising speeds. There are 25 speeds between 12 and 37 knots. This means that you can always opt for having the speed you want. During our test, we had waves of between fifty and sixty centimetres and wind of around twelve knots. Conditions that didn't concern or trouble us in the least. The hull cuts through the waves well and, at least in those types of conditions, doesn't suffer in the least, not even when you do well over thirty knots. But if you follow the logic of *I want everything without compromise* you shouldn't be too startled by the fuel consumption figures. Three thousand eight hundred horsepower get the boat moving, but fuel consumption is certainly not restrained, both in terms of litres per hour and litres per mile. There is no Hamletian doubt, not even when it comes to filling up. ▲

