

Elegante, per andare ovunque

Lo spazio dentro è tanto, ma sa anche navigare bene e nel comfort assoluto, anche quando si incontrano condizioni meteo impegnative. Elegante e dal gusto un po' italiano il design degli interni

ELEGANT, for travelling anywhere

As well as being very spacious inside, this boat also handles well and offers absolute comfort, even in challenging weather conditions. The stylish interiors are somewhat Italian in appearance

by Luca Sordelli - photo by Andrea Muscatello

17.6m

S

Sembrava mi stesse aspettando. È arrivato puntuale, appena mollati gli ormeggi. Un levante teso, umido e cupo in un attimo ha trasformato una mattina ligure di calma assoluta in una giornata decisamente impegnativa, almeno per chi doveva andar per mare. Ed era proprio quello che dovevo fare io, arrivato a Portosole per provare il nuovo *Princess F55*. Ecco quindi prospettarsi davanti alla mia prua l'occasione perfetta. Ma procediamo con calma, torniamo un attimo indietro. Prima di raccontare come è andato il nostro test va ricordato che questo 17 metri rientra nel complesso lavoro che Princess sta portando avanti per rinnovare completamente la sua offerta sul mercato.

Va a sostituire il 56, barca di grande successo, ma è un oggetto completamente inedito a cominciare dalla carena, disegnata sempre da Bernard Olesinsky. È nuovo il design degli esterni, ma lo è soprattutto quello degli interni. L'atmosfera è sorprendentemente... italiana. Linee pulite, tutto molto semplice, molto funzionale, ma anche molto elegante. Grande l'attenzione ai dettagli, dominano colori chiari, grandi superfici vetrate. Il salone principale è un grande open-space, con la cucina a poppa, che affaccia sul pozzetto. Una soluzione decisamente intelligente su barche di questa taglia. La sensazione che si prova, mettendo il primo piede a bordo è veramente accogliente, ma anche molto contemporanea. La firma è quella dell'Ufficio Design Princess ma, senza saperlo, avrei senza dubbio detto che si trattava di uno dei "nostri" designer.

In plancia ci sono anche evidenti riferimenti al mondo dell'automotive, vedi le forme dei sedili e del "volante", e questo è un altro dei punti fermi della visione di Anthony Sheriff.

La stessa atmosfera continua anche scendendo al ponte notte dove l'armatoriale a centro barca sfrutta molto bene tutti i 4,87 metri di baglio massimo. Ci sono poi una cabina a prua dalla tradizionale pianta a V con letto matrimoniale centrale a penisola, ed un'altra lungo la murata di dritta con letti separati.

I bagni sono due. Oltre a quello dedicato alla suite per gli armatori, ce n'è un secondo con doppio accesso dal disimpegno ai piedi delle scale e dalla cabina di prua. C'è anche una cabina per il marinaio, con accesso separato da poppa. Una nota di merito va anche alla scala con gradini larghi che scendono gradualmente accompagnati da un robusto tientibene. Ci sono inoltre piaciuti i tanti pannelli facilmente smontabili disseminati ovunque che rendono ispezioni e manutenzioni molto semplici e la cura maniacale per i particolari, a cominciare, ad esempio, proprio dalle finiture interne di tutti i gavoni.



A predominare sono colori chiari e una grande luminosità dovuta a luce naturale. Lo stile è decisamente elegante, sobrio, contemporaneo.

Pale colours and great luminosity dominate due to the natural lighting. The style is markedly elegant, plain and contemporary.



Sul ponte notte c'è l'armatoriale che sfrutta molto bene tutti i 4,87 metri di baglio massimo. Ci sono poi una cabina a prua e un'altra lungo la murata.

On the night deck there is the master cabin, which makes the most of the 4.87-metre beam. There is also a cabin in the bow and another cabin along the starboard side.

Ma torniamo alla prova in mare. Le condizioni meteo abbastanza impegnative con più di un metro di onda e vento sui 20/25 nodi non ci hanno permesso di testarne le pure capacità velocistiche, però hanno provato le doti in navigazione. Con due MAN da 800 cv, il risultato è stato molto soddisfacente. Bene con le onde al mascone. La V a prua è abbastanza profonda da tagliarle senza troppi problemi, l'impatto è dolce, le traiettorie sono molto precise. Bene anche con le onde da poppa e al giardinetto, anche se, in condizioni come queste, bisogna stare ben attenti a lavorare con i flap per mantenere l'assetto sempre corretto e tenere la prua ben fuori dall'acqua. Anche nella sventurata andatura al traverso il *Princess F55* se l'è cavata decisamente bene, molto meglio di quanto ci si possa aspettare da un'imbarcazione dall'imponete fly, con tendalino aperto, e da 24,5 tonnellate di dislocamento a vuoto. Siamo riusciti a toccare i 29 nodi di velocità massima, quindi i 33 dichiarati dalla casa in condizioni di mare calmo ci sembrano più che plausibili. Bene anche i consumi. A quella che, in queste condizioni, può essere considerata l'andatura di crociera di 23/24 nodi, si consumano circa 215 litri/ora. Da segnalare infine che, seppur non fosse evidentemente la situazione ideale per testare in maniera obiettiva la rumorosità dei due MAN, è certo che abbiamo navigato senza percepire nessun cigolio o vibrazione molesti.

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località //Place	Sanremo
Mare //Sea state	Mosso //Rough
Vento forza //Wind speed	20/25 kn
Direzione //Wind Direction	E/SE
Altezza onda //Wave height	110 cm
Combustibile imbarcato //Fuel volume on board	45%
Acqua imbarcata //Water volume on board	25%
Motore //Engines	2 x MAN 800 CV

Velocità max nodi

//Top speed knots

28.5

Autonomia mn

//Range nm

292

Rapporto peso
potenza kg
//Mass kW

outlet power

22.9

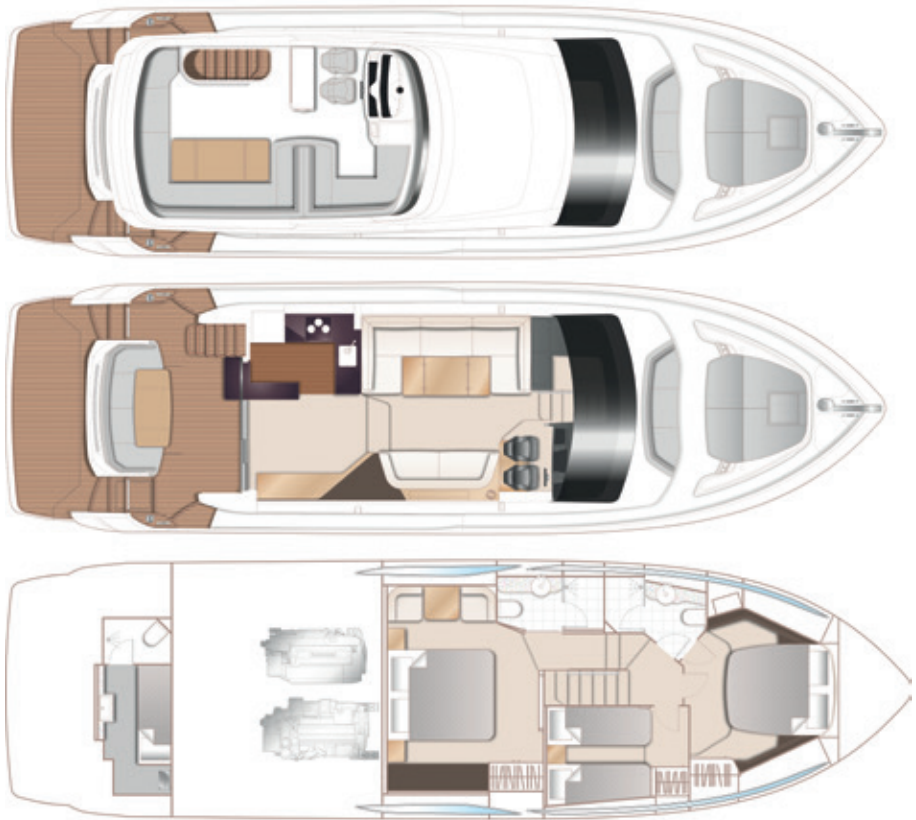
Rapporto lung./larg.

//L/W

3.6

PRESTAZIONI

TEST RESULTS



PRINCESS YACHTS LIMITED
Newport Street, Plymouth,
Devon UK

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

PROGETTO Ufficio Tecnico
Cantiere
SCAFO Lunghezza ft 17,6m
• Larghezza massima 4,87m
• Immersione 1,46m •
Dislocamento a vuoto
24.600 kg • Capacità
serbatoio carburante 2750 /
• Capacità serbatoio acqua
608 /
MOTORE 2 MAN i6 800
• Potenza 588kW • Numero
di cilindri 6 • Alesaggio per
corsa 126mm x166mm
• Cilindrata 12,42 /
• Regime di rotazione
massimo 2300/min
• Peso 1215 kg
PREZZO 960.000 €
(IVA Esclusa)

PROJECT Shipyard Technical
Department
HULL LOA 17.6m • Maximum
beam 4.87m • Draft 1.46m
• Ligh mass displacement
24,600 kg • Fuel tank
volumes 2750 / • Water tank
volume 608 /
MAIN PROPULSION
2 MAN i6 800 • Outlet
mechanical power 588kW
• Number of cylinders 6
• Bore & Stroke
126mm X 166mm
• Total swept volume 12.42 /
• Maximal rotational speed
2300/min • Weight 1215 kg
PRICE 960,000€ (Ex.VAT)

Velocità minima di planata 15
nodi a 1.700 giri/min
Minimum gliding speed 15
knots at an engine rotational
speed of 1700/min

Con due MAN da 800
cavalli ciascuno e le
impegnative condizioni
meteo abbiamo navigato
alla velocità di 28,5 nodi.
La velocità massima
dichiarata dal cantiere è
di 33 nodi.

With two 800-HP MAN
engines and challenging
weather conditions we
travelled at a speed
of 28.5 knots. The
advertised top speed is
33 knots.



Il fly si allunga molto verso poppa, la superficie calpestabile di conseguenza è veramente tanta. Sconfinato il tavolo da pranzo all'ombra del grande tendalino.
 The fly extends considerably towards the stern, so that there is a very large floor area.
 The dining table shaded by the large awning seems endless.



It seemed to be waiting for me. It arrived promptly, having just cast off its moorings. A strained, damp and dark east wind transformed a Ligurian morning of total calm into a decidedly challenging day, at least for those who had to go to sea. And that was precisely what I had to do, having come to Portosole to test the new *Princess F55*. I was therefore faced with the perfect opportunity in front of the bow. However, let's take a step back rather than getting ahead of ourselves. Before describing how the test went, it should be remembered that this 17-metre boat forms part of the complex work Princess is doing to completely renew its offer on the market. The 55 replaces the 56, a highly successful boat. However, it's a brand new product, starting with the hull, also designed by Bernard Olesinsky. The exterior design is all new, and this is even more true when it



comes to the interiors. The atmosphere is surprisingly... Italian. Clean lines, all very simple, very practical, but also very elegant. The great attention to detail is apparent, dominated by pale colours and large windows. The main lounge is a large open space, with the galley astern, overlooking the cockpit.

This is a decidedly intelligent solution in boats of this size. When I first step aboard, I get the sensation of a truly welcoming, but also highly contemporary boat. Although it is the work of the Princess Design Office, had I not known, I would have unhesitatingly said that it was the work of one of "our" designers. The dashboard includes evident references to the world of cars, particularly in the shape of the seats and the "steering wheel", and this is another of the staple features of Anthony Sheriff's vision. The same atmosphere continues as you make your way down to the night deck, where the master cabin amidships makes the most of the 4.87-metre beam. There is also a cabin in the bow with a traditional V shape and central double bed with peninsula arrangement, as well as another cabin along the starboard side with separate beds. There are two bathrooms. In addition to the one for the master cabin, there is a second bathroom with double access from the passageway at the bottom of the stairs and from the bow cabin. What's more, there's a crew cabin with separate access from the stern. It is also worth mentioning the stairs, with their large steps that descend gradually, accompanied by a strong handrail. We liked the many easily removable panels all over the place, which make inspections and maintenance much easier, as well as the obsessive attention to detail, starting with the internal finishes of all the lockers.

However, let's go back to the test at sea. The rather challenging weather conditions, with waves of over a metre high and a wind of 20-25 knots, prevented us from testing her pure speed, but proved her sailing ability. With two 800-HP MAN engines, the result was highly satisfactory. Good with the waves on the bow. The V-shaped head is deep enough to cut through them without too many issues, the impact is gentle and the trajectories are very precise. It also performed well with waves at the stern and quarter, although, in conditions such as these, it's important to take care to work with the flaps to ensure that the trim is always correct and keep the bow well clear of the water. Even when travelling across the waves, the *Princess F55* managed it remarkably well, much better than might be expected of a boat with an imposing fly, with awning open, and with a 24.5-tonne displacement when empty. We managed to touch upon a top speed of 29 knots, so the builder's claim that the boat can reach 33 knots in a calm sea is more than plausible. The consumption was good too. At 23-24 knots, which can be considered the cruising speed in conditions like these, it consumes around 215 litres/hour. Lastly, we should mention that although this evidently wasn't the ideal situation to objectively test the noise levels of the two MAN engines, what is certain is that we sailed without noticing any troublesome creaking or vibrations. ■