

TEST PRINCESS
F580

18.20m

WELCOME **NEW**
PRINCESS!



L'ultima nata della gamma fly non tradisce le aspettative: dalle linee d'acqua della carena alla sala macchine, fino ai dettagli di coperta e interni, tutto è studiato per navigare nel comfort

The latest Fly model meets expectations: from the hull's waterlines to the engine room, and all the way to the deck and interior details, everything has been crafted for a comfortable sailing experience

by Niccolò Volpati – photo by Andrea Muscatello

Alla dinastia Princess Yachts si è aggiunta una nuova principessa, *F58*, un fly di oltre diciotto metri di lunghezza fuori tutto per poco meno di cinque di baglio.

Il dislocamento supera le 32 tonnellate e, per navigare a 30 nodi e oltre, sono stati montati due Man V8 da 1.000 cv ciascuno con trasmissione in linea d'asse. Per testare la qualità del sangue blu, scelgo di iniziare da ciò che non si vede: la sala macchine. È qui che si capisce se un cantiere sa davvero cosa significhi costruire una barca. Non è solo una questione di volumi, ma anche di come sono organizzati. L'accesso è facile poiché non c'è nulla da spostare per aprire il portello sul piano di calpestio del pozzetto: né divanetti né tavoli da pranzo.

Motori e impianti sono installati con logica e c'è anche spazio per fare manutenzione. Non succede sempre così, poiché a volte vengono posizionati uno sopra l'altro rendendo difficoltosi anche gli interventi ordinari. La sala macchine dell'*F58* è stata invece progettata al pari degli altri ambienti. L'altro elemento che determina la qualità di un'imbarcazione e la sua capacità di navigare è, ovviamente, la carena con le sue linee d'acqua. La firma è quella consueta per i modelli di Princess Yachts: lo Studio Olesinski. E il modo migliore per verificare le doti marine è mollare gli ormeggi.

A Sanremo il mare è liscio come l'olio, ma l'estate regala un po' di onde formate dalle scie delle tante imbarcazioni in transito. La sensazione al timone è molto piacevole. Se dovessi sintetizzarla in una sola parola, direi armonia. Linee d'acqua, dislocamento e potenza dei motori sono in equilibrio. Per planare servono meno di 14 nodi e circa dieci litri per miglio. Alla massima, il Gps ha segnato 31,4 nodi e solo 3 litri per miglio in più rispetto al minimo di planata. Il range delle possibili andature di crociera è di quasi 20 nodi, non poco per un'imbarcazione di questo tipo. L'armonia si avverte anche come sensazione al timone.

La virata è equilibrata, né troppo stretta né poco. La trasmissione è in linea d'asse, ma *F58* riesce comunque a virare facilmente con un angolo corretto.

Anche l'inclinazione dello scafo è corretta. Non si ha mai la sensazione di perdere il controllo. L'angolo di deadrise della carena a prua consente di affrontare l'onda di scia senza problemi e non dubito

L'allestimento è tradizionale con una grande zona pranzo in pozzetto e una seconda area relax con divanetti e prendisole a prua.

The layout is traditional, with a large dining area in the cockpit and a second lounge area at the bow with sofas and sun loungers.





La cabina armatoriale è a tutto baglio e i volumi consentono di disporre, oltre al letto matrimoniale, di un divanetto lineare e di diversi armadi capienti. Per gli ospiti ci sono una Vip a prua e una ospiti con cuccette parallele che condividono un bagno con box doccia separato.

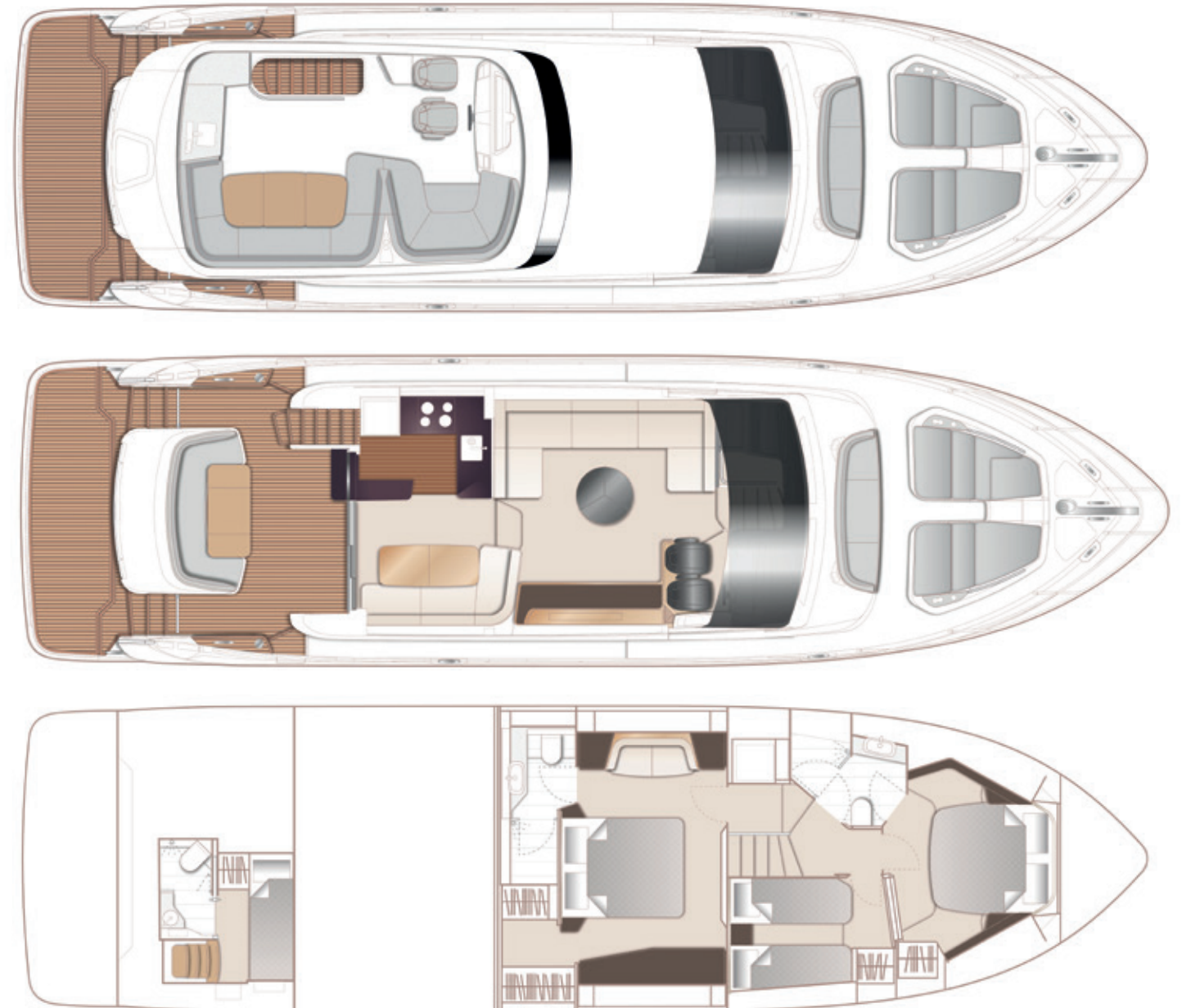
The full-beam master cabin accommodates a double bed, a straight sofa and several spacious wardrobes. For guests, there is a VIP cabin in the bow and a guest cabin with parallel berths, both sharing a bathroom with a separate shower cubicle.

che lo faccia anche in mare più formato. Il feeling che si prova al timone non è casuale. È il risultato di un assetto praticamente perfetto durante la navigazione e della collocazione della postazione di guida, leggermente rialzata rispetto al piano di calpestio del salone, che consente una visuale ottimale sia verso prua sia lateralmente. Il parabrezza ha un montante centrale, ma il volante è molto vicino al vetro, così da avere sempre tutto sotto controllo, senza ostacoli. La seconda postazione di guida si trova sul fly ed è stata collocata a sinistra. Dei due seggiolini presenti, quello del timoniere è a dritta, risultando, pertanto, quasi a centro barca.

È la soluzione che preferisco perché ritengo che una postazione di guida centrale sia molto più rassicurante. Un altro aspetto da menzionare è la dimensione della plancia della postazione sul fly. È molto ampia, tanto da poter ospitare tre grandi display, oltre ad altri schermi per motori e impianti, e perfino gli indicatori analogici.

Solitamente, la seconda postazione viene concepita come una consolle di guida da utilizzare solo in fase di ormeggio, mentre su F58 sembra quasi la principale. Tutto il fly è protetto dal bimini e anche questa è una scelta più che condivisibile. Ripara, senza appesantire la struttura come l'hardtop. È solido e robusto. Lo abbiamo tenuto aperto anche mentre navigavamo alla massima velocità e non ha mostrato segni di cedimento. È consigliabile richiuderlo solo quando c'è vento forte, per evitare che il tendalino faccia l'effetto vela e si strappi.

L'armatore ha comunque la possibilità di scegliere l'hardtop rigido tradizionale. I tintibene sono ovunque, anche nel grande salone, e denotano, se ce ne fosse ancora bisogno, che Princess costruisce barche progettate per navigare in qualsiasi condizione meteomarina.





Il **FLY** è disponibile in due versioni: con tendalino a scomparsa o con hardtop.

The **FLY** is available in two versions: with a retractable awning or with a hardtop.



A new addition to the Princess Yachts family is the *F58*, a flybridge yacht over eighteen metres long and nearly five metres wide.

Weighing over 32 tonnes, it reaches speeds of 30 knots or more thanks to two MAN V8 engines, each with 1,000 hp, featuring shaft drive. To assess the quality of its prestigious lineage, I begin with an unseen aspect: the engine room. This space reveals a lot about a shipyard's true understanding of boat construction. It's not merely about size but also about how the space is arranged. The hatch on the cockpit floor opens easily, unobstructed by sofas or dining tables, ensuring straightforward access. The engines and systems are installed logically, and there is also space for maintenance. This is not always the case, as they are sometimes stacked on top of one another, making even routine maintenance difficult.

The engine room of the *F58*, on the other hand, was designed in the same way as the other areas. Another important factor for a boat's quality and seaworthiness is its hull and waterlines. Designed by Studio Olesinski, known for their work on Princess Yachts models, the best way to evaluate seaworthiness is to take it out and test it. In Sanremo, the sea is remarkably calm, though summer wakes from passing boats create some waves. Steering is very comfortable, and if I had to choose a single word, it would be 'harmony'. Water's lines, displacement, and engine power are ideally balanced. It planes at under 14 knots and uses about ten litres per mile. At its peak, the GPS recorded 31.4 knots, just 3 litres per mile above the minimum planing speed. The range of possible cruising speeds is almost 20 knots, which is no mean feat for a boat of this type.

This harmony is also evident at the helm. The turn is well balanced – neither too tight nor too loose. Although the drive is in-line with the centreline, the *F58* still turns easily at the correct angle. The hull's heel is also just right. You never feel as though you're losing control. The hull's deadrise angle at the bow allows the boat to handle the wake with ease, and I have no doubt it can do so even in rougher seas. The feel at the helm is no accident. It is the result of virtually perfect handling whilst underway and of the positioning of the helm station, which is slightly raised above the saloon floor, allowing an optimal view both towards the bow and to the sides.

Navigando a 20 nodi, il consumo totale è di 230 litri/ora; a 25 nodi, invece, è di 300 litri/ora. Un valore piuttosto contenuto considerando le dimensioni e il peso di *F58*.

When sailing at 20 knots, total fuel consumption is 230 litres per hour; at 25 knots, however, it is 300 litres per hour. This is a fairly modest figure, given the size and weight of the *F58*.

VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

31.4



AUTONOMIA MN RANGE NM

275



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER



22

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

3.7



PRINCESS YACHTS LIMITED

Newport Street, Plymouth
PL1 3QG Devon, UK
www.princessyachts.com

Dealer

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

PROJECT

Studio Olesinski (carena) • Ufficio tecnico Princess Yachts (interni e coperta)

SCAFO

Lunghezza f.t. 18,20m • Lunghezza fuori tutto escluso il pulpito 17,77m • Larghezza massima 4,90m • Pescaggio 1,53m • Dislocamento 32.318 kg • Serbatoi carburante 3.300 l • Serbatoi acqua 630 l

MOTORE

2x Man V8 • Potenza 735 kW (1.000 cv) • 8 cilindri a V 90° • Alesaggio per corsa 128mm x 157mm • Cilindrata 16,16 l • Regime di rotazione massimo 2300 giri/minuto • Peso 1.780 kg

CERTIFICAZIONE CE CAT B

PREZZO

A partire da 1.868.000 £, Iva esclusa

HULL

LOA 18.20m • Overall length excluding the pulpit 17.77m • Maximum beam 4.90m • Draft 1.53m • Displacement 32,318 kg • Fuel tank volume 3,300 l • Water tank volume 630 l

MAIN PROPULSION

2x MAN V8 • Outlet mechanical power 735 kW (1,000 hp) – 8 90° V-shaped cylinders • Bore&Stroke 128mm x 157mm • Swept volume 16.16 l • Maximal rotational speed 2300 rpm • Weight 1,780 kg

EC CERTIFICATION CAT B

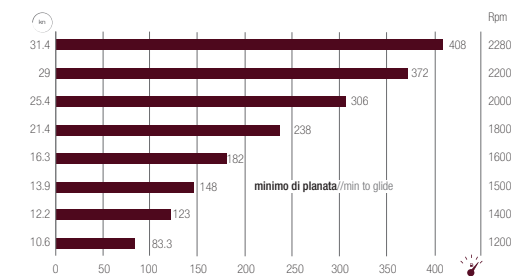
PRICE

Starting from 1,868,000 £, Excl. VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place Sanremo (IM)
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento//Wind speed No wind
Persone a bordo//People on board 3
Carburante imbarcato 890 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 105 l
Water volume on board

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



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

Da zero alla velocità massima in 27 secondi
Gliding time of 27s for a speed change from 0 to 31.4 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/ NA MI (CRUISING SPEED)

12



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
1200	10.6	83.3	7.8	423	58
1400	12.2	123	10.0	330	60
1500	13.9	148	10.6	311	60
1600	16.3	182	11.1	297	61
1800	21.4	238	11.1	297	63
2000	25.4	306	12.0	275	64
2200	29.0	372	12.8	257	67
2280	31.4	408	13.0	253	68



La sensazione in navigazione è quella dell'armonia, di relax e di una conduzione senza problemi. Vale sia per la maneggevolezza sia per la capacità di affrontare le onde in totale sicurezza.

The feeling whilst sailing is one of harmony – in the sense of relaxation, balance and a smooth ride. This applies just as much to its manoeuvrability as to its ability to handle waves.

The windscreen has a central pillar, but the steering wheel is very close to the glass, so you always have a clear view of everything with no obstructions. The second helm station is on the flybridge and is positioned on the port side. Of the two seats, the helmsman's one is on the starboard side, placing it almost amidships. This is my preferred arrangement because I believe a central helm station is much more reassuring. Another point worth mentioning is the size of the flybridge control panel. It is very spacious, large enough to accommodate three large displays, as well as other screens for the engines and systems, and even analogue gauges. Usually, the second control station is designed as a steering console for use only whilst moored, whereas on the F58 it almost seems to be the main one. The bimini top protects the entire flybridge, a decision we strongly support. It offers shade without adding weight like a hardtop.

The bimini is durable and remains open even at top cruising speeds without any issues. We recommend closing it during strong winds to avoid the awning catching the wind and tearing. The owner does, however, have the option of choosing the traditional rigid hardtop. Handrails are fitted throughout, including in the large saloon, and serve as further proof, if any were needed, that Princess builds boats designed to sail in all weather and sea conditions.

BARCHE



Engine room

Due Man V8 da 1.000 cv ciascuno sono la potenza ideale per F58. Quando serve sprigionano tutti i loro cavalli, portando la barca a una velocità massima di 31,4 nodi.

Two MAN V8 engines, each producing 1,000 hp, provide the ideal power for the F58. When required, they unleash their full power, propelling the boat to a top speed of 31.4 knots.