

Test

Fly & sail

AUMENTARE I VOLUMI E LE SUPERFICI
A DISPOSIZIONE SENZA
COMPROMETTERE LE PRESTAZIONI.
QUESTO ERA L'OBIETTIVO, REALIZZATO,
DELLA VERSIONE FLY DEL 65'.
INCREASE VOLUME AND AVAILABLE
SPACE WITHOUT COMPROMISING
PERFORMANCE. THIS WAS THE GOAL,
ACHIEVED, OF THE FLY VERSION
OF THE 65'.

by Niccolò Volpati

20.29m

Un tetto sopra la testa e solide radici.
Sembra il consiglio che un genitore può dare a un figlio che diventa grande, ma in realtà è, secondo me, l'essenza della versione fly di Princess. Il tetto è il fly e le solide radici sono la carena. F65 ha un fly che si estende verso poppa quanto basta per proteggere l'area del pozzetto dove si trovano divanetto a U e tavolo da pranzo e offrire molto spazio per gli allestimenti dell'*ultimo piano*. Sul fly, oltre alla postazione di guida esterna con due sedute si trovano zona pranzo, prendisole e un'ampia cucina. In definitiva, l'allestimento del fly rappresenta una seconda area all'aperto completa, ideale quando si cerca più privacy rispetto a quella offerta dal ponte principale. Il cantiere è comunque riuscito a mantenere una linea sportiva a questo yacht. Dall'esterno, infatti, F65 non appare appesantito dalla presenza del fly. La carena, come da tradizione Princess, è stata realizzata dallo Studio Olesinski e alla prova dei fatti si è comportata come mi aspettavo. Le condizioni del mare fuori dalla diga foranea di Portosole a Sanremo non erano impegnative. Il mare era calmo, ma sfruttando la scia di alcune imbarcazioni di passaggio, oltre a quelle autoprodotte, ho potuto saggiare il comportamento dello scafo. La sensazione è quella di una carena che non soffre minimamente il mare formato. Non si prendono colpi perché la V di prua fende bene le onde anche quando si naviga a velocità sostenuta e lo scafo si appoggia spezzandola e rendendo il passaggio sull'onda sempre stabile, sicuro e confortevole. In sala macchine ci sono due Man V8 da 1.200

cavalli ciascuno che erogano una potenza molto equilibrata. Alla massima sono arrivato a 31,6 nodi, una velocità più che sufficiente per avere un ampio range di crociera. Per planare sono bastati meno di 10 secondi. L'efficacia della carena di Olesinski si conferma proprio da questi due dati. Una velocità massima di tutto rispetto, anche senza una potenza esagerata dei motori, e una capacità di mantenere lo scafo fuori dall'acqua con soli 15,9 nodi di velocità. E tutto questo per uno yacht che misura più di venti metri di lunghezza fuori tutto e ha un dislocamento che supera le 37 tonnellate. I benefici di una carena efficiente si fanno sentire anche sui consumi. Fino a quasi 25 nodi di velocità, i litri/ora superano di poco i 300 e solo per arrivare a 30 nodi si passa a 400 litri/ora di consumo complessivo. La capienza dei serbatoi per il carburante è di 4.100 litri e questo consente di avere una elevata autonomia. Si può navigare a 25 nodi di velocità per ben 300 miglia e anche spingendosi a trenta i valori cambiano poco. Alla massima di 31,6 nodi, l'autonomia è di 270 miglia. Significa che si può navigare a lungo per tutto il Mediterraneo avanzando ancora tanto gasolio nel serbatoio. Inoltre, le linee d'acqua dello scafo mi hanno convinto anche per la maneggevolezza. Le trasmissioni sono in linea d'asse, ma francamente non ho avuto problemi con le virate. F65 è maneggevole. Lo è in modo equilibrato ed è facile da condurre, sempre stabile e sicuro, ma anche in grado di correggere la rotta senza dover attendere troppo tempo per vedere la prua che cambia direzione. Le altre sensazioni al timone sono tutte positive.



Studio Olesinski, Pininfarina e ufficio tecnico Princess sono tutti titolari di una squadra ben rodada e vincente. Studio Olesinski, Pininfarina and the Princess technical office comprise a well-established and successful team.





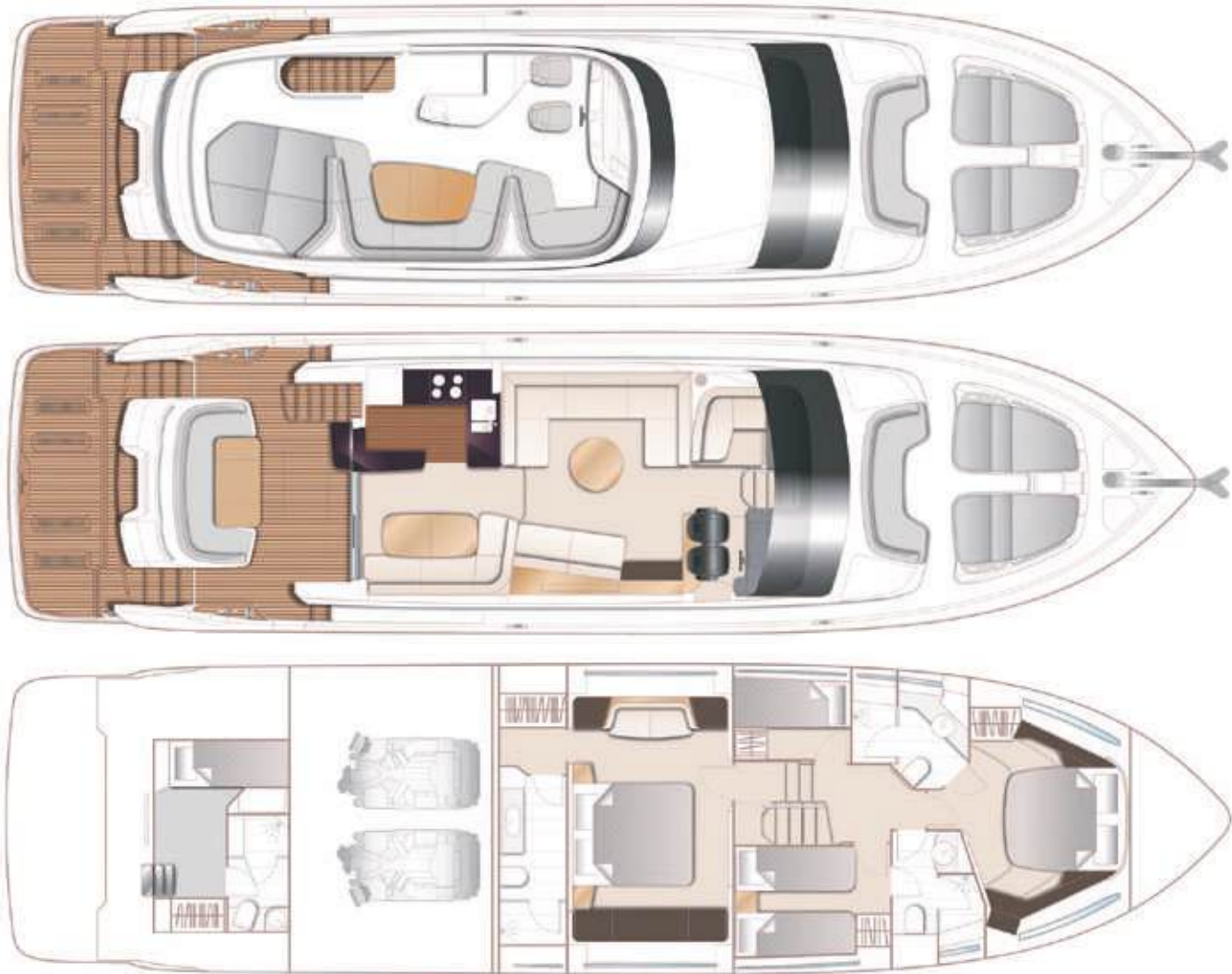
Ospiti e armatore hanno a disposizione quattro cabine, tutte con buoni volumi interni. Il salone principale, grazie alle vetrate a 360° è in continuità con l'ambiente esterno.

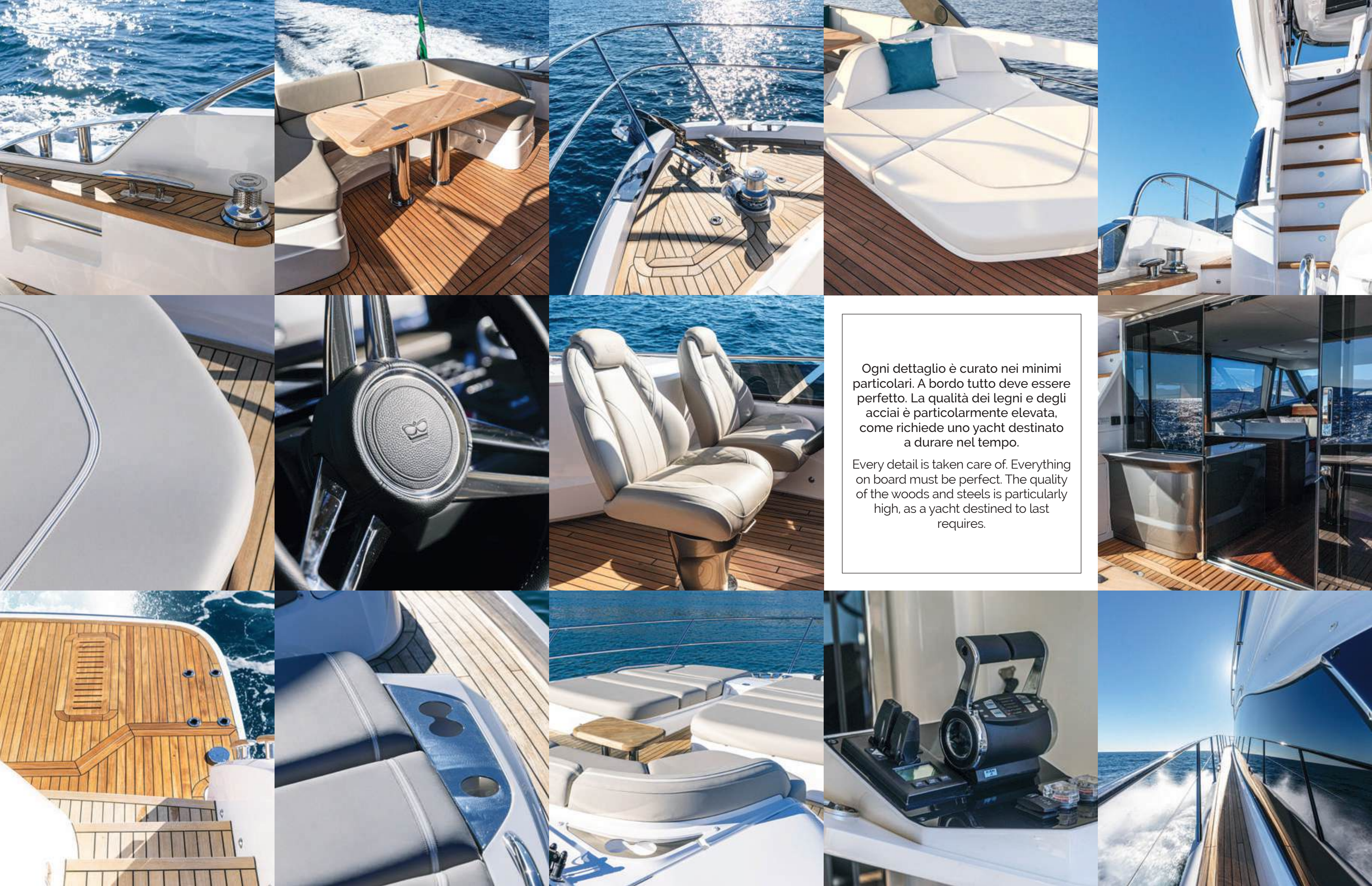
Four cabins, all with good interior volumes, are available to guests and owners. The main saloon's 360° windows ensure continuity with the outside environment.

L'assetto è sempre corretto, appena lo scafo esce dall'acqua. Anche al minimo di planata la barca è ben distesa sull'acqua. E la prima conseguenza di questa caratteristica è che la visibilità dalla postazione di guida interna è sempre ottimale, così come la sensazione dalla postazione sul fly. Mi è piaciuto che quella interna sia a

dritta e quella sul fly a sinistra. E per chi non si accontenta, in pozzetto c'è la terza postazione, ideale per completare la manovra di avvicinamento alla banchina. Insomma, Princess F65 è una barca fatta per navigare da chi sa che cosa voglia dire andare per mare. Come da alcuni anni a questa parte, gli interni sono stati curati da Pininfarina. Si fanno apprezzare ovviamente per i volumi e l'abitabilità, ma anche perché non c'è nemmeno un locale che risulti sacrificato. La scelta che ho apprezzato maggiormente è quella della cabina armatoriale a tutto baglio a centro scafo con il bagno collocato a poppavia della cuccetta matrimoniale, anch'esso a tutto scafo. In questo modo si crea uno spazio, quello del bagno appunto, che separa ulteriormente il letto dalla sala macchine. La coperta, infine, beneficia della tanta superficie a disposizione con prendisole e living a prua e zona pranzo in pozzetto. Tra ponte principale, coperta e fly, c'è solo l'imbarazzo della scelta.

A roof over your head and solid roots. It sounds like the advice a parent might give to a growing child, but in reality, it is, in my opinion, the essence of the fly version of Princess. The roof is the fly, and the solid roots are the hull.





Ogni dettaglio è curato nei minimi particolari. A bordo tutto deve essere perfetto. La qualità dei legni e degli acciai è particolarmente elevata, come richiede uno yacht destinato a durare nel tempo.

Every detail is taken care of. Everything on board must be perfect. The quality of the woods and steels is particularly high, as a yacht destined to last requires.



Tra fly e spazi all'aperto c'è sempre una doppia scelta: due zone pranzo, due zone prendisole e due zone living e due postazioni di guida.

Between fly and open-air spaces, there is always a double choice: two dining areas, two sunbathing areas, two living areas, and two driving positions.

F65 has a fly that extends aft just enough to protect the cockpit area where the U-shaped settee and dining table are located, and offers plenty of space for *top deck* fittings. On the fly, in addition to the external helm station with two seats, there is a dining area, sundeck and a large galley. Overall, the fly layout represents a complete second outdoor area, ideal when more privacy is sought than the main deck offers. The yard has nevertheless managed to maintain a sporty line to this yacht. From the outside, in fact, F65 does not appear weighed down by the presence of the fly. In keeping with Princess tradition, the hull was designed by Studio Olesinski, and when tested, it performed as expected. The sea conditions outside the breakwater at Portosole in Sanremo were not challenging. The sea was calm, but taking advantage of the wake of some passing boats and the self-made ones, I was able to test the hull's behaviour. The sensation is that of a hull that does not suffer from rough seas. You don't take any knocks because the V at the bow cleaves the waves well, even when sailing at high speed, and the

hull leans on it, breaking it and making the passage over the wave consistently stable, safe and comfortable. In the engine room, there are two Man V8s with 1,200 horsepower each, delivering a very balanced power. I reached 31.6 knots at full throttle, more than enough speed for a wide cruising range. Less than ten seconds were sufficient for gliding. These two figures confirm the effectiveness of Olesinski's hull. A respectable top speed, even without exaggerated engine power, and an ability to keep the hull out of the water with just 15.9 knots of speed. And all this for a yacht that measures more than twenty metres in length and has a displacement of more than 37 tonnes. The benefits of an efficient hull also make themselves felt in terms of fuel consumption. Up to a speed of almost 25 knots, the litres per hour are just over 300, and only when reaching 30 knots does the overall consumption rise to 400 litres per hour. The capacity of the fuel tanks is 4,100 litres, which allows for a high autonomy. You can sail at a speed of 25 knots for 300 miles, and even going to thirty, the



VELOCITÀ MAX NODI
TOP SPEED KNOTS

31.6



AUTONOMIA MN
RANGE NM

340



RAPPORTO PESO
POTENZA
MASS
OUTLET POWER

kg
kW



21

RAPPORTO
LUNG./LARG.
L/W

3.9



PRINCESS YACHTS LIMITED

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

Dealer
Marine Group

Via del Castillo, 17- Portosole
I-18038 Sanremo (IM), T. +39 0184 990770
info@princessitalia.it, www.princessitalia.it

PROJECT

Studio Olesinski (hull), Pininfarina (interiors)

SCAFO

Lunghezza f.t. 20,29m • Lunghezza fuori tutto escluso il pulpito 20,02m • Larghezza massima 5,09m • Pescaggio 1,62m • Dislocamento 37.250 kg • Serbatoi carburante 4.100 l • Serbatoi acqua 802 l

MOTORI

2x Man V8-1.200 • Potenza 882 kW (1.200 cv) • Cilindrata 16,16 l • 8 cilindri a V90° • Regime di rotazione 2300 giri/min • Peso a secco 1.875 kg • oppure 2x Man V8-1.300

CERTIFICAZIONE CE
CAT B

PREZZO

A partire da 2.497.000 £ Iva esclusa

HULL

LOA 20.29m • Overall length excluding pulpit 20.02m • Maximum beam 5.09m • Draft 1.62m • Displacement 37.250 kg • Fuel tank volume 4,100 l • Water tank volume 802 l

MAIN PROPULSION

2x MAN V8-1.200 • Outlet mechanical power 882 kW (1,200 hp) • Swept volume 16.16 l • 8 V90° shaped cylinders • Rotational speed 2300 rpm • Dry weight 1,875 kg • or 2x MAN V8-1,300

EC CERTIFICATION
CAT B

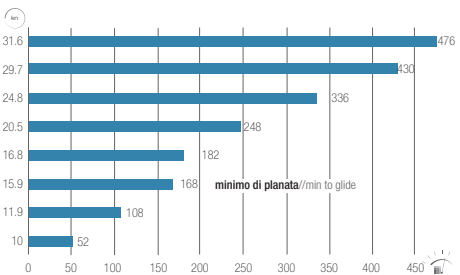
PRICE

Starting from 2,497,000 £ - Excl. VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA
CONDITIONS ON TEST

Località // Place Sanremo
Mare // Sea state Calmo // Calm
Vento forza // Wind speed No wind
Persone a bordo // People on board 4
Carburante imbarcato 740 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 215 l
Water volume on board

CONSUMI L/H
FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 9 secondi
Gliding time of 9s from 0 to glide
Da zero a velocità massima in 29 secondi
Gliding time of 29s for a speed change from 0 to 31.6 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
1000	10.0	52	5.2	788	58
1250	11.9	108	9.1	450	59
1500	15.9	168	10.6	386	62
1580	16.8	182	10.8	379	64
1750	20.5	248	12.1	338	66
2000	24.8	336	13.5	303	68
2250	29.7	430	14.5	282	70
2350	31.6	476	15.1	271	72



Sicura e maneggevole, la presenza del fly non appesantisce e non compromette la facilità di conduzione.

Safe and manoeuvrable, the presence of the fly does not weigh down or compromise ease of handling.



values change little. At a maximum of 31.6 knots, the range is 270 miles. It means you can sail around the Mediterranean for a long time while still having plenty of diesel left in the tank. The hull's water lines also convinced me in terms of handling. The transmissions are in line, but I had no problems with turning. *F65* is manoeuvrable. It is balanced, easy to steer, consistently stable, and safe, but it can also correct the course without waiting too long to see the bow changing direction. The other sensations at the helm are all positive. The trim is always correct as soon as the hull leaves the water. The boat is well laid out on the water, even at the slightest glide. And the first consequence of this is that visibility from the inside helm station is always optimal. The feeling from the fly position is also excellent. I liked that the one inside is on the starboard side and the one on the fly to the left. And for those who are unsatisfied, there is a third station in the cockpit, ideal for completing the manoeuvre when approaching the dock. In short, Princess *F65* is a boat made for sailing by those who know what sailing is all about. As has been the case for some years now, the interior has been designed by Pininfarina. They are appreciated for their volumes and roominess, but also because no single room is sacrificed. The choice I enjoyed most was that of the full-beam owner's cabin amidships with the bathroom aft of the double berth, which was also full-beam. This creates a space, that of the bathroom, which further separates the bed from the engine room. Lastly, the deck benefits from the large surface area available with sunbathing, a living area in the bow, and a dining area in the cockpit. You're spoilt for choice between the main deck, deck and fly. ▴

Engine room

Due Man V8 da 1.200 cavalli ciascuno rappresentano un perfetto connubio con le linee d'acqua. Le prestazioni sono notevoli e i consumi contenuti.

Chi vuole più potenza può optare per due Man V8-1.300.

Two-MAN V8s with 1,200 horsepower each are a perfect match for the water lines. Their performance is impressive, and their fuel consumption is low.

Those who want more power can opt for two MAN V8-1,300.