



È IL PIÙ PICCOLO DELLA GAMMA SENZA FLY DEL CANTIERE INGLESE. PENSATO PER NAVIGARE SENZA PROBLEMI, MA CON OTTIME PRESTAZIONI SIA IN VELOCITÀ, SIA PER I CONSUMI CONTENUTI

IT IS THE SMALLEST OF THE RANGE OF BOATS WITHOUT FLY BRIDGES MADE BY THE ENGLISH YARD. IT IS DESIGNED FOR UNTRoubLED USAGE, BUT HAS AN EXCELLENT PERFORMANCE IN TERMS OF SPEED, AND ALSO GOOD FUEL CONSUMPTION FIGURES

by *Niccolò Volpati*  
photo by *Quin Bisset*

# Chiben

Who GETS OFF to a

# *comincia...*

GOOD START...

La gamma V Class di Princess, quella senza fly, iniziava dal 55'. Mancava una taglia più piccola che assolvesse alla funzione di entry level, così è nato il progetto V40. L'artefice della carena è sempre lo Studio Olesinski che può vantare la primogenitura dell'architettura navale di molti motor yacht sportivi, i primi disegnati già molti anni fa. Insomma, allo Studio Olesinski non manca certo l'esperienza. E nemmeno manca a Princess, che cura i layout e gli allestimenti di coperta e interni. Anche allo studio tecnico del cantiere non manca certo l'esperienza, arricchita non solo dai tanti modelli realizzati, ma anche da una rete di dealer radicata e diffusa in tutto il mondo, capace di fornire molti feedback. Un dealer moderno deve essere in grado di fornire assistenza pre e post vendita come fa Marine Group di Sanremo. Di conseguenza, quando si conosce il prodotto e anche la clientela, c'è poco di improvvisato. E al timone la sensazione corrisponde alle aspettative. Il mare davanti a Sanremo è calmo, inizio allora con una serie di virate per apprezzare la manovrabilità. I propulsori sono due Volvo da 380 cavalli con i piedi poppieri e consentono di virare stretto anche a 30 nodi di velocità senza problemi. Per testare la V di prua, l'unica soluzione è quella di attraversare la scia che mi produco da solo. Non si tratta ovviamente di una grande onda, ma il passaggio è senza sussulti e la sensazione è che sarebbe lo stesso anche con un mare più formato. Una delle caratteristiche che si apprezzano di più è la regolarità nell'erogazione del gas. È sempre molto progressiva, senza strappi, ma anche pronta, ed è perciò

molto facile trovare l'andatura desiderata. È una caratteristica assai importante quando si deve navigare con mare formato. L'assetto, anche grazie al trim automatico di Volvo è soddisfacente. La barca non è seduta sulla poppa e nemmeno ha la prua troppo bassa. E anche la visibilità dalla postazione di guida è sempre ottimale. L'assetto laterale, invece, mi è parso leggermente più critico, ma ci sono i flap per correggerlo. La postazione di comando è particolare, nel senso che è perfetta per una conduzione da seduti, ma non ha spazio per farlo rimanendo in piedi. Dal seggiolino del pilota comunque la visibilità, l'ergonomia e la distanza della seduta dal volante sono perfette. Non si sente la necessità di alzarsi in piedi, nemmeno quando si manovra per entrare in porto. Inoltre, la presenza del joystick, semplifica la vita e le manovre senza far venire voglia di scattare in piedi per controllare se l'ormeggio stia andando per il verso giusto. Per quanto riguarda le prestazioni, i risultati sono positivi su più fronti. Tre sono gli aspetti degni di nota: la velocità massima, l'ampio range di crociera e i bassi consumi. Con la manetta del gas tutta abbassata il Gps ha registrato 35 nodi, un'andatura più che sufficiente, anche per chi ama navigare a velocità sostenuta. Per planare senza incertezze sono stati sufficienti poco più di tredici nodi e quindi il range di ogni possibile velocità di crociera è decisamente ampio: da 13 a 35 nodi significa che ce ne sono ben 22 da scegliere. Infine, i consumi contenuti. Con uno scafo di dodici metri e nove tonnellate di peso, si naviga tra i quattro e i cinque litri per miglio.

Finestrature laterali sulle fiancate, oblò e portellone trasparente per scendere sottocoperta garantiscono un'ottima luce naturale anche nel lower deck.

*There are side windows, portholes and a transparent companionway hatch which ensure that the natural light is excellent, even on the lower decks.*

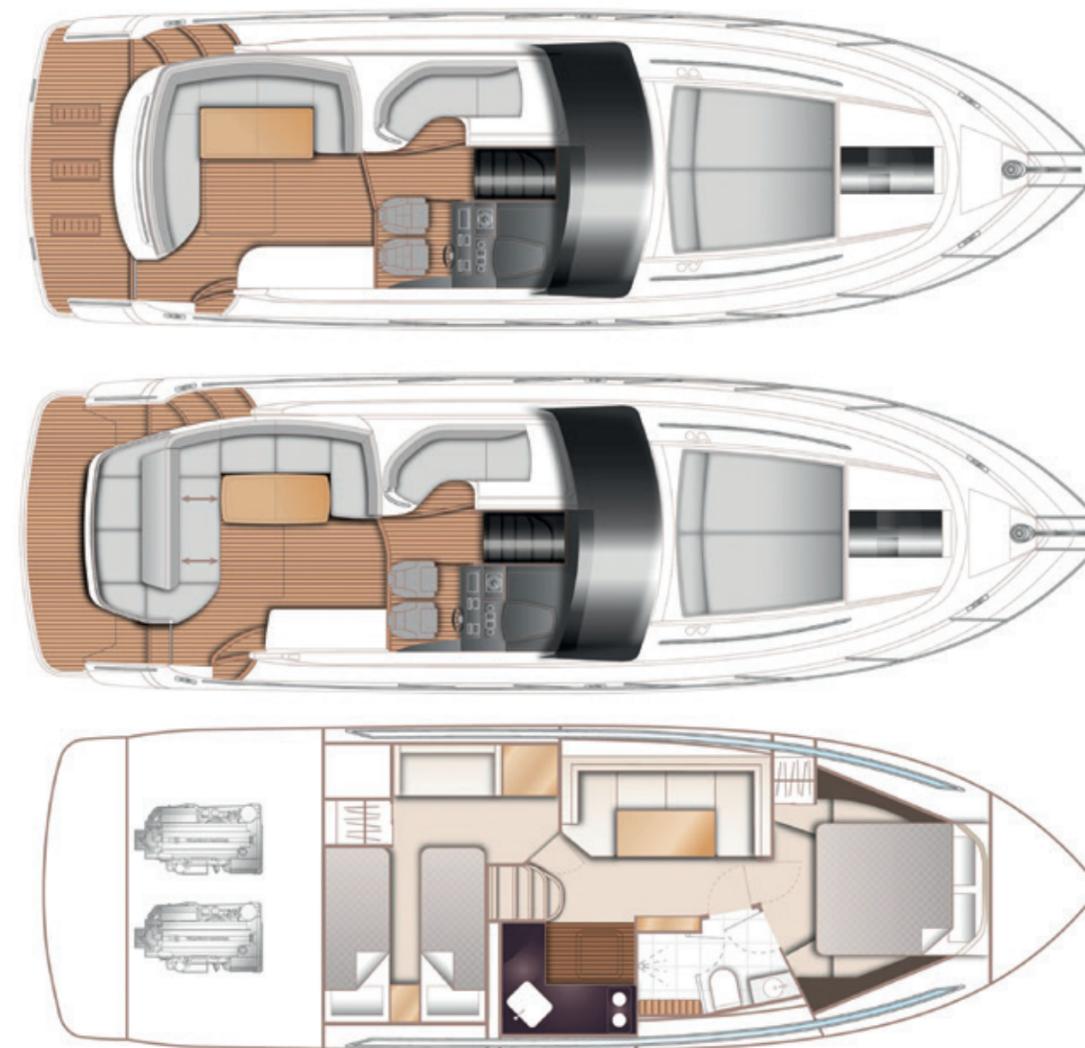
**OTTIMA ORGANIZZAZIONE DELLA COPERTA. IL LAYOUT PERMETTE DI AVERE MOLTE SEDUTE, AREA LIVING E PRENDISOLE, SENZA DIFFICOLTÀ PER MUOVERSI A BORDO.**

**THE DECK IS EXCELLENTLY ORGANISED. THE LAYOUT MEANS YOU CAN HAVE A LOT OF CHAIRS, A LIVING AREA AND A SUN PAD, WITHOUT PROBLEMS IN GETTING AROUND ON BOARD.**



Il consumo istantaneo per la crociera varia da 68 a 156 litri/ora per entrambi i motori. Il regime perfetto è, a mio parere, intorno ai 25 nodi di velocità dove si ha un consumo di soli 100 litri/ora e circa 4 litri per miglio. È un valore simile a quello di un maxi rib della stessa dimensione, ma Princess V40 è uno yacht ben più pesante e con un'abitabilità interna che un gommone non è in grado di offrire. Sottocoperta la cabina armatoriale si trova a prua con accesso diretto all'unico bagno che ha però un box doccia separato. La cabina ospiti si trova a poppa, sotto il piano di calpestio del pozzetto. L'abitabilità è buona e le due cuccette singole sono state collocate orizzontalmente così da minimizzare la sensazione del ridotto spazio in altezza. Il lower deck non è solo un'area notte perché qui si trova

anche la cucina, un divanetto a U e un tavolo da pranzo. I volumi, incluso quello a disposizione della cucina, sono confortevoli e il layout è stato progettato per ottimizzare gli spazi. C'è tutto, con dimensioni più che sufficienti. E questo, è bene ricordarlo, nonostante si sia a bordo di un 40 piedi. La luce naturale non manca, anche perché agli oblò e alle finestrate laterali, si aggiunge il portello di accesso sottocoperta che è in plexiglass trasparente. In coperta, il layout è tradizionale, ma sempre molto efficace: a prua c'è il prendisole, a centro barca la consolle di guida con i seggiolini per pilota e copilota e, a sinistra, un divanetto chaise longue. In pozzetto, sulla fiancata di dritta è stato collocato il mobile bar, mentre a sinistra si trova il divanetto a U con al centro il tavolo da pranzo.



Due cabine e un bagno grande. Ogni ambiente ha il suo spazio e una dimensione adeguata per garantire comfort anche se si resta a bordo a lungo.

*There are two cabins and a large bathroom. Every room has a good amount of space and a size that is sufficient to ensure comfort, even during long stays on board.*



L'unico optional concesso è quello dello schienale ribaltabile che permette di ottenere un secondo prendisole a poppa. La versione standard, invece, non dà questa possibilità. In definitiva, l'impressione che si ricava da Princess V40 è quella di uno yacht ideale per chi vuole iniziare a navigare anche se non è troppo esperto, e per chi cerca una barca dalle dimensioni non eccessive, facile da condurre e da gestire.

Princess V Class boats don't have fly bridges, and the smallest one used to be the 55'. So the V40 project was created to fill the gap for a smaller one, which would be the entry-level model. The hull has once again been created by the Olesinski design studio which can claim to have been behind many sports motor yachts, the first of which date from a long time back. So Olesinski certainly doesn't lack experience. And neither does Princess, which has done the layouts and set-up on the deck and the interiors. Nor is the yard's technical department new to the game either, and is boosted not just by all of the boats that have been produced, but also by an established dealer network that extends all over the world and provides a lot of feedback. A modern

dealer has to be able to deliver pre and after-sales assistance, which is what the Marine Group of Sanremo does. The outcome of knowing both the product and the buyers is that you don't have to improvise much. And the feeling at the helm lives up to expectations. The sea off Sanremo was calm, and so I started with a series of turns to work out how

**A 25 NODI SI CONSUMA MENO DI 100 LITRI/ORA TOTALI, MENTRE A 20 NODI NE BASTANO CIRCA 80. AT 25 KNOTS, LESS THAN 100 LITRES PER HOUR IS USED BY BOTH ENGINES, WHILE AT TWENTY KNOTS AROUND 80 IS ENOUGH.**

well it manoeuvres. There are two 380-hp Volvo engines, and the stern drives mean it can turn tightly even at thirty knots without any difficulty. The only way to try out the V-bow was by going over the waves I was producing. They weren't particularly big waves of course, but we went through them without any shocks, and the feeling I got was that it would be that way even when the sea

got rougher. One of the characteristics that are most appreciated is the constant delivery of thrust from the throttle. It is always very progressive, without any gaps, but it is also lively and agile, so it is very easy to get to the speed you want. That can be very important when you are on moderate seas. The boat is nicely set in the water, not least because of the Volvo automatic trim. It doesn't sit back to the stern, nor is the bow too low. And visibility from the driving position is always excellent. But the lateral tilt concerned me slightly more, although there are flaps to correct it. The helm station is rather different, in the sense that it is perfect for driving from seating, but hasn't got enough room to do that if you stay standing. But from the pilot's seat, the visibility, ergonomics and distance to the wheel have been perfectly done. You don't feel the need to stay standing, not even when you are manoeuvring to go into port. And having a joystick also simplifies things when manoeuvring so that you don't want to jump to your feet to ensure that mooring is going right. In terms of performance, it's good in many areas. There are three areas worth noting: top speed, the wide choice of cruising speeds and low fuel consumption.



**VELOCITÀ MAX NODI  
TOP SPEED KNOTS**

**35**



**AUTONOMIA MN  
RANGE NM**

**182**



**RAPPORTO PESO  
POTENZA  
MASS  
OUTLET POWER**



**16**

**RAPPORTO  
LUNG./LARG.  
L/W**

**3.4**



**PRINCESS YACHTS INTERNATIONAL**  
Newport Street, Plymouth  
Devon, United Kingdom PL1 3QG  
www.princessyachts.com

**DEALER PER L'ITALIA**

Marine Group  
Portosole Sanremo (IM), T. +39 0184 990770  
info@princessitalia.it, www.princessitalia.it

**PROGETTO**

Studio Olesinski e Princess Yacht Studio

**SCAFO**

Lunghezza f.t. 12,98m • Lunghezza f.t. escluso il pulpito 12,65m • Larghezza massima 3,81m • Pescaggio 1,02m • Dislocamento 9.100 kg • Serbatoi carburante 730 l • Serbatoi acqua 322 l

**MOTORI**

2xVolvo D6-380 • Potenza 280 kW (380 cv) • Cilindrata 5,5 l • Regime di rotazione 3500 giri/minuto • Peso a secco 760 kg

**CERTIFICAZIONE CE**

CAT B

**PREZZO**

455.000 GBP + IVA (prezzo base)

**PROJECT**

Studio Olesinski and Princess Yacht Studio

**HULL**

LOA 12,98m • LOA without the pulpito 12,65m • Maximum beam 3,81m • Draft 1,02m • Displacement 9,100 kg • Fuel tanks volume 730 l • Water tanks volume 322 l

**MAIN PROPULSION**

2xVolvo D6-380 • Outlet mechanical power 280 kW (380 hp) • Swept volume 5,5 l • Maximal rotational speed 3500/min • Dry weight 760 kg

**EC CERTIFICATION**

CAT B

**PRICE**

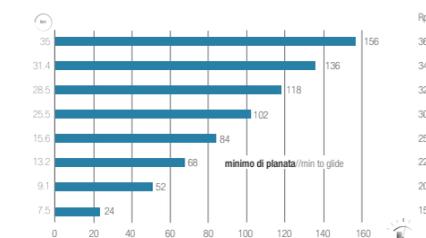
455,000 GBP Excl. VAT (as standard)

**CONDIZIONI DELLA PROVA  
CONDITIONS ON TEST**

**Località**//Place Sanremo  
**Mare**//Sea state Calmo//Calm  
**Vento**//Wind speed Assente//Missing  
**Persone a bordo**//People on board 2  
**Carburante imbarcato**  
Fuel volume on board 250 l

**VELOCITÀ IN NODI  
SPEED IN KNOTS**

**CONSUMI L/H  
FUEL CONSUMPTION L/H**



Da 0 a planata in 6 secondi  
Gliding time of 6s from 0 to glide  
Da 0 alla velocità massima in 24 secondi  
Gliding time of 24s for a speed change from 0 to 35 knots (maximum speed)

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



**4**

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
1500	7.5	24	3.2	228	69
2000	9.1	52	5.7	128	75
2250	13.2	68	5.1	143	75
2500	15.6	84	5.4	135	76
3000	25.5	102	4.0	182	77
3200	28.5	118	4.1	178	79
3400	31.4	136	4.3	169	80
3640	35.0	156	4.4	165	80

With the throttle right open the GPS showed 35 knots, a speed that is more than enough even for people who like to go fast. To start planning, just over thirteen knots are needed and so there is a decidedly broad choice of cruising speeds: from 13 to 35 knots means that there is a 22-knot range to choose from. And finally, low fuel consumption. With a twelve-metre hull displacing nine tonnes, you need between four and five litres per nautical mile. Snapshot consumption goes from 68 to 156 litres per hour, for both engines. The perfect speed is, I would say, around 25 knots, where it uses only 100 litres per hour

### Engine room

I motori sono sempre Volvo e la trasmissione con piedi poppieri, ma si può scegliere tra una coppia da 330 cavalli e una da 380.

*Volvo engines are again used, along with a transmission with stern drives, but you can choose between a pair of 330 hp engines or two of 380 hp*

and four litres per mile. That's a figure similar to that produced by a maxi-RIB of the same size, but the Princess V40 is a yacht that is a good deal heavier and has space below decks that an inflatable can't provide. The interiors have a master cabin in the bow, with direct access to the only bathroom, which does have a separate shower cubicle. The guest cabin is in the stern, below the deck in the cockpit. The headroom is good, and the two single berths have been located across the beam to minimise the feeling of reduced height. The lower deck is not just an accommodation area, because there is also the galley, a U-shaped sofa and a dining table. There is a comfortable amount of space, including in the kitchen, and the layout has been put together to optimise the rooms. It's got everything, and in a size that is more than enough. And that, it is worth remembering, is although we are talking about a 40-footer. There is plenty of natural light, in part because of the portholes and side windows, which are joined by the companionway hatch in transparent plexiglass. Up on deck, the

Molto maneggevole e reattiva, non dà mai la sensazione che sia difficile da condurre. Ottima la carena che garantisce velocità e bassi consumi.

*It is very easy to handle, and reactive, and it never gives the impression that it is difficult to helm. The hull, which delivers speed and good fuel consumption figures, is excellent.*

layout is traditional, but always very effective: there is a sun pad in the bow, midships has the console with seats for skipper and mate, while to port there is a chaise longue. In the cockpit, a mobile bar is to starboard, while to port there is a U-shaped sofa with the dining table in the middle. The only optional feature is the fold-down sofa back, which gives you a second sun pad in the stern (not offered on the standard version). So the distinct impression that you get from the Princess V40 is of a yacht for people who want to get out on the water even without being especially expert, and for people who are looking for a boat that is not too large, and which is easy to the helm, and to handle. ▴

