

Test



A lifestyle boat



ANCHE L'OCCHIO VUOLE LA SUA PARTE
E VANDUTCH SA COME SODDISFARLO.
IL 40 PERO HA ANCHE UNA BUONA CARENA
CHE GARANTISCE PERFORMANCE ELEVATE

IN TUTTA SICUREZZA
LOOKS MATTER, AND VANDUTCH KNOWS
HOW TO DELIVER. BUT THE 40 ALSO HAS A GOOD
HULL WHICH PROMISES HIGH PERFORMANCE
IN COMPLETE SAFETY

by Niccolo Volpati

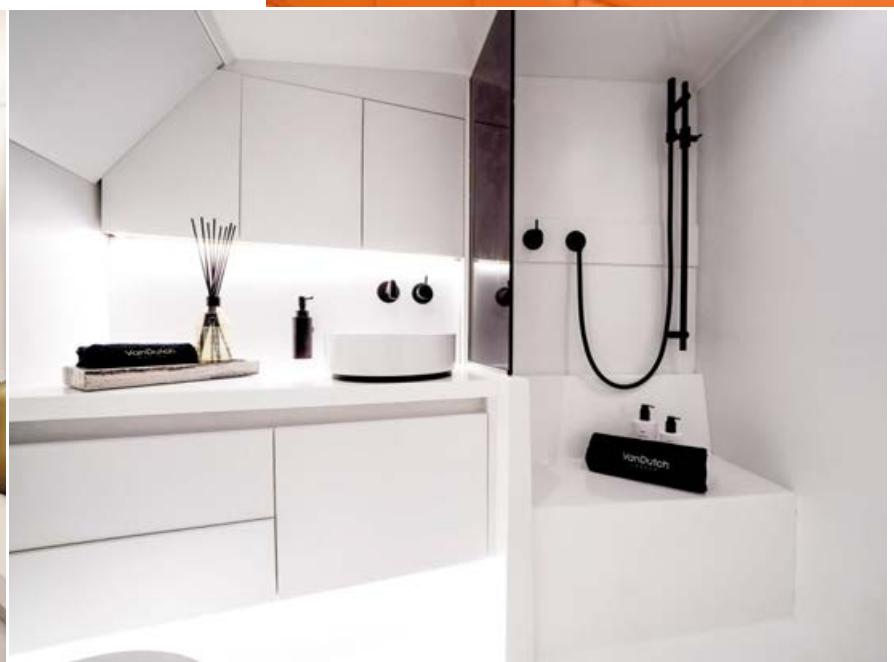
12.48m

Le onde sul lago è difficile trovarle anche perché quando ci sono è probabile che le condizioni meteo suggeriscano di rimanere in porto. In ogni caso, mi trovo in una classica domenica estiva sul Garda. Poco vento, al massimo un po' di brezza e lago piatto. Ma come quasi tutte le domeniche estive, le barche che lo attraversano non mancano. E così, al timone di *VD 40*, inizio ad attraversare le loro scie. La carena si comporta bene anche a velocità elevata: la V di prua le fende e subito dopo la barca riacquista il suo assetto. Il passaggio sull'onda non ha conseguenze. L'assetto mi sembra leggermente seduto sulla poppa, forse degli interceptor avrebbero giovato. Accelerando, comunque, la barca si stende e rimane parallela alla superficie dell'acqua e anche la visibilità verso prua non è compromessa. Tra i 2200 giri, quando si raggiunge la planata a 18 nodi, fino a 3000, quando il Gps indica circa 30 nodi di velocità. La massima l'ho raggiunta a 3640 giri e 38,8 nodi e la sensazione che si ha al timone tra 30 e 38 nodi è appunto molto positiva. La barca è stabile, la carena ben piantata sull'acqua e virando a tutta barra la sensazione non cambia. In sala macchine ci sono due Volvo D6 da 380 cavalli ciascuno con i piedi poppieri. Si tratta della motorizzazione standard. Quella optional è rappresentata sempre da una coppia di D6, ma da 440 cavalli ciascuno. A mio avviso quella standard è più che sufficiente. La velocità non manca. Il range tra minimo di planata e massima è di oltre 20 nodi, cioè un

ventaglio ampio per scegliere quella di crociera, sia in base alle necessità del timoniere, sia in base alle condizioni meteomarine. Inoltre, i consumi sono davvero molto contenuti attestandosi tra i tre e i quattro litri per miglio a qualsiasi andatura di crociera, anche se non credo che la coppia di 440 cavalli li farebbe aumentare di molto. Lo scafo, rispetto al progetto originario, è stato leggermente modificato. Quello nuovo è più lungo di 25 cm e anche le fiancate e la tuga hanno guadagnato 25 cm. Senza intaccare le prestazioni e senza appesantire la linea, i benefici ottenuti sono due: maggior protezione dagli spruzzi in pozetto e maggiore abitabilità sottocoperta. La coperta è asciutta anche grazie al parabrezza che prosegue fino a metà pozetto. Quando si vira stretto sull'onda lo si apprezza perché evita che l'acqua arrivi ai passeggeri seduti sui divanetti. Il layout è fedele all'idea di day boat. A poppa c'è un prendisole da tre posti e un divanetto a L in grado di ospitare comodamente sei persone. Al centro, il tavolino ingloba anche uno dei frigoriferi. La dotazione per il freddo non è al risparmio. I frigoriferi sono due e in più c'è un ice maker.

L'interno è una zona relax e non è prevista una cuccetta per trascorrere la notte. Buona l'abitabilità perché l'altezza consente di viverla sempre in piedi.

The interior is a relaxation area, and there is no bunk to spend the night. It has good headroom, and the height means you can stay standing throughout.





In navigazione è maneggevole, stabile e sicura anche nel passaggio sull'onda.

La V di prua svolge egregiamente il suo compito garantendo comunque ottime prestazioni.

When underway it is easy to handle, stable, and secure, even when it is going through waves. The V-bow does its job very well and ensures excellent performance.



La plancia, collocata sulla dritta, è ergonomica. Volante e manette sono a portata di mano e la distanza del divanetto per il pilota e il copilota è giusta. Altre due sedute sono state ricavate sul retro del divanetto del pilota e si ricollegano all'area living del pozzetto. In plancia ci sono due display Garmin da 12 pollici in grado di fornire tutte le informazioni per la navigazione, la cartografia e i dati motore. Inoltre, attraverso questi due plotter, si ha un controllo completo sulla domotica di bordo, l'aria condizionata e l'entertainment. La caratteristica di *VD 40*, come di tutti gli altri modelli del cantiere, è quella di avere una tuga tutta sgombra. Non c'è prendisole, né battagliola o tientibene per accedervi con facilità. Ci si può andare quando la barca è ormeggiata in porto o in rada, ma non è uno spazio allestito, proprio per non intaccare l'estetica della barca. L'unica presenza sono due passauomo a filo che servono per aerare e illuminare con la luce naturale, gli spazi interni. L'allestimento degli interni è da day boat con una cucina e un divanetto lineare, oltre al bagno in un locale separato. Non è invece prevista una cuccetta. Mi sarei aspettato che ci fosse la possibilità di scegliere tra un layout per le uscite giornaliere e uno per le crociere a corto e medio raggio per due persone.

It is difficult to find waves on a lake, not least because when there are any, the weather conditions suggest staying in port. Anyhow, I found a typical summer Sunday on Lake Garda. Not much wind, at most a bit of breeze, and the water was flat. But like all Sundays in the summertime, there was no lack of boats. And so I took the helm of the *VD 40* and started to go across the bow waves. The hull behaved well, even at high speed:

VELOCITÀ MAX NODI
 TOP SPEED KNOTS

38.8


AUTONOMIA MN
 RANGE NM

290


**RAPPORTO PESO
POTENZA**
 MASS
OUTLET POWER

18.9

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

3.6


CANTIERE DEL PARDO

Via Fratelli Lumière, 34
I-47122 Forlì (FC)
T. +39 0543 782404
www.vandutch.com

PROGETTO

Mulder Design (naval architect,
interior and exterior design)

SCAFO

Lunghezza f.t. 12,48m • Larghezza massima 3,42m •
Pescaggio 0,90m • Dislocamento a vuoto 10.600 kg
• Serbatoio carburante 850 l • Serbatoio acqua 170 l

MOTORE

2xVolvo Penta D6 380 • Potenza 280 kW
(380 cv) • Ciclo operativo 4 tempi • 6 cilindri in linea •
Rapporto di compressione 1,69:1 • Cilindrata
5,5 l • Regime di rotazione massima 3500 giri/minuto
• Peso a secco 770 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

A partire da € 635.000 (Iva esclusa) con
2 Volvo Penta D6-380/DPI Stern Drive (Diesel)

PROJECT

Mulder Design (naval architect,
interior and exterior design)

HULL

LOA 12,48m • Maximum beam 3,42m • Draft 0,90m
• Light mass displacement 10,600 kg • Fuel tank
volume 850 l • Water tank volume 170 l

MAIN PROPULSION

2xVolvo Penta D6 380 • Outlet mechanical power
280 kW (380 hp) • 4 Stroke • 6 in-line cylinders
• Compression ratio 1,69:1 • Swept volume 5,5 l
• Maximal rotational speed 3500/min
• Dry weight 770 kg

EC CERTIFICATION

CAT B

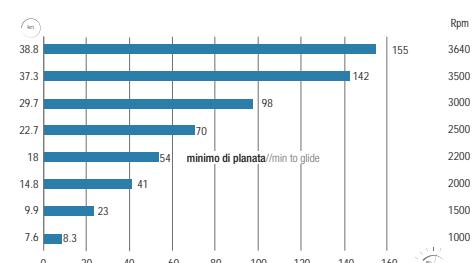
PRICE

Starting from 635.000€ (Excl. VAT) powered with
2 Volvo Penta D6-380/DPI Stern Drive (Diesel) engines

CONDIZIONI DELLA PROVA
 CONDITIONS ON TEST

Località//Place	Lago di Garda//Lake Garda
Persone a bordo	9
People on board	
Carburante imbarcato	435 l
Fuel volume on board	

VELOCITÀ IN NODI
 SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H
 FUEL CONSUMPTION L/H


Da zero a planata in 5 secondi

Gliding time of 5s from 0 to glide

Da zero alla velocità massima 25 secondi

 Gliding time of 25s for a speed change from 0
to 38.8 knots (maximum speed)

I consumi sono
molto contenuti:
alla massima si arriva
a 155 litri/ora
e per planare ne
bastano 54.

*Fuel consumption is
very limited: to plane
you need just 54 liters
per hour, which gets
to 155 at top speed.*

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


3

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	7.6	8.3	1,1	790	66
1500	9.9	23	2,3	378	71
2000	14.8	41	2,8	310	73
2200	18.0	54	3,0	290	75
2500	22.7	70	3,1	280	78
3000	29.7	98	3,3	263	78
3500	37.3	142	3,8	228	79
3640	38.8	155	4,0	217	81



the V-bow cut through them and we were soon back at the same trim. I felt we were slightly stern heavy, perhaps we could have used some interceptors. But when accelerating the boat levelled out and stayed parallel to the water, and the visibility over the bow was not affected. At 2200 rpm we were doing 18 knots and started planning, while at 3000 the GPS showed around 30 knots. I got to top speed, 38.8 knots, at 3640 rpm and the feeling you get at the helm between 30 and 38 knots is indeed very positive. The boat is stable, the hull holds the water well, and that feeling doesn't change when I turn as tightly as possible. In the engine room, there are two 380-horsepower Volvo D6s with stern drives. That is the standard, while as an optional you still get a pair of D6s which develop 440 hp each.

I think the standard power specification is more than enough. There is no lack

of speed. The spread between minimum planing and top speed is over 20 knots, which is a wide choice for cruising, whether considering the requirements of the helmsman or weather conditions. What is more, it does not use much fuel, coming in at between three and four liters per mile at any cruising speed, and I would not expect the pair of 440s to increase that very much. The hull has been slightly modified from the original design. The new one is 25 centimeters longer, and the sides and the deckhouse have also gained the same amount. There are two benefits from this, which come without affecting performance or weighing down the lines: there is greater protection from spray in the cockpit and better headroom below decks. The deck stays dry, not least because of the windscreens that goes up to the middle of the cockpit. You appreciate that when turning tightly on a wave because it stops

the water from getting to the passengers sitting on the sofas. The layout is true to the concept of a day boat. There is a three-person sun pad in the stern and an L-shaped sofa that can comfortably seat six people. In the middle, the table also includes one of the fridges. They have not held back on the cooling devices: there are two fridges and also an ice maker. The steering position is to starboard and works well ergonomically. The wheel and throttle are to hand, and they are the right distance from the sofa for the skipper and mate. Space has been found for a further two seats behind the pilot's sofa, and they connect with the living area in the cockpit. On the console, two 12-inch Garmin displays can supply all the information needed when underway, as well as maps and engine data. And these two plotters mean you also have complete control of the onboard automated systems, air conditioning, and entertainment. The distinctive feature of the *VD 40*, as in all of the other models made by the yard, is a completely clear deckhouse. It does not feature a sun pad, nor a guard rail or grab handles to get there easily. You can access it when the boat is moored in port, or at anchor, but the area is not set up for anything, precisely so as not to interfere with the overall look of the boat. The only thing on it is two hatches, which help ventilate and bring natural light down to the interior. The interior is set up like a day boat with a galley and linear sofa, as well as a head in a separate room. But there are no provisions for a bed. And that is perhaps the choice that I found slightly puzzling because I would have expected there to be a choice of layouts for day trips and one for short or medium-range trips for two people. ▲

Engine room

Le costanti sono Volvo Penta, piedi poppieri e diesel. Quello che si può scegliere è la potenza. Come standard sono previsti due D6 da 380 cavalli e come optional gli stessi motori ma da 440 cavalli.

The boat always comes with diesel Volvo Penta engines with stern drives. The choice buyers have is over how much power to install. Two 380 horsepower D6s come as standard, while as an optional you get the same engines, but in the 440 hp version.

