

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Nicola Pomi (Volvo Penta): “IPS40 pronto per gli yacht del futuro”

Nicola Capuzzo · Thursday, October 10th, 2024

Al recente Monaco Yacht Show Volvo Penta ha presentato ufficialmente l’IPS Professional platform, il nuovo pacchetto propulsivo per yacht e superyacht da 25 a oltre 55 metri. Al momento ogni unità è composta da un pod e due motori D13 ma il sistema è già predisposto per un mix di fonti di alimentazione, dai due diesel alimentati anche con combustibili rinnovabili alle soluzioni ibride ed elettriche (un motore a combustione e uno elettrico o entrambi elettrici). I motori sono inoltre abbinati a un sistema di post-trattamento compatto per soddisfare gli standard IMO Tier III. IPS40 può essere in doppia, tripla o quadrupla installazione, il che significa che ogni imbarcazione avrà da 4 a 8 fonti di alimentazione, da un minimo di 2.000 cv a un massimo di 8.000.

SUPER YACHT 24 ha incontrato Nicola Pomi e Andrea Piccione, rispettivamente Director yacht and super yacht global e Head of sales, per approfondire la nuova rotta tracciata da Volvo Penta che vedrà il varo, in primavera, due yacht italiani equipaggiati per la prima volta con il nuovo pacchetto propulsivo.

Dottor Pomi, quando è nata questa esigenza di crescita nel settore del diporto?

“Fino al 2008 la maggior parte del business di Volvo Penta era nella fascia fino a 45/50 piedi. A seguito della crisi del 2008 abbiamo dovuto ridisegnare il nostro futuro, spostandoci verso una gamma più alta e in cui l’IPS ha avuto un ruolo importante. Nel 2010 abbiamo infatti lanciato l’IPS30, che ci ha portato nella gamma di yacht fino ai 24 metri. È stato un viaggio di successo, nonostante le ritrosie e il conservativismo, normale in questa industria. Ma alla fine i clienti hanno compreso i benefici del sistema e siamo riusciti a crescere. Oggi lo facciamo ancora di più grazie all’IPS40, una piattaforma sviluppata non solo per gli yacht di oggi ma anche, e soprattutto, per quelli dei prossimi anni”.

Qual è il suo punto di forza?

“Chi progetta oggi uno yacht con il nostro sistema, sa che in futuro potrà avere fonti di energia non solo a combustione, ma anche ibride ed elettriche. Il vantaggio di questo sistema è che valida anche il resto della gamma e tutta la strategia IPS, a partire dal piccolo fino arrivare al grande”.

Con un mercato sempre più rivolto alla fascia alta, siete arrivati al momento giusto.

“È una fase particolare dell’industria, tutti guardano al futuro e a quale sarà il prossimo shift tecnologico, quindi arriviamo con questo sistema anche nel momento giusto, perché molti cantieri e designer stanno iniziando a ridisegnare gli yacht per il futuro. IPS40 permette molte argomentazioni per dare un valore aggiunto non solo in termini di efficienza e manovrabilità, ma anche di spazi a bordo”.

La sfida maggiore?

“Nel disegnare questa strategia non abbiamo dato nulla per scontato, se nel range più basso siamo conosciuti e apprezzati, in questo nuovo settore non è affatto garantito essere percepiti allo stesso modo, quindi ci aspetta un gran lavoro. Dovremo essere bravi per spiegare il prodotto, novità e i vantaggi e fare in modo che chi ci ascolta diventi tra un “ambasciatore” del progetto. Un lavoro bello ma intenso”.

Cosa sta cambiando per voi?

“Siamo sempre stati abituati a parlare solo con uffici tecnici dei cantieri e distributori, adesso iniziamo invece a trattare con tutta una serie di stakeholder che prima non conoscevamo e quindi anche il livello tecnico di dialogo si è elevato ed è molto eccitante, anche perché abbiamo avuto ottimi feedback”.

Passiamo la parola ad Andrea Piccione, head of sales, per entrare più nei dettagli tecnici dell’IPS40.

Andrea, con l’IPS40 Volvo Penta si affaccia in un settore già ben presidiato.

“Entriamo in un mercato fatto di oligopoli, i nomi sono pochi. Ed è un mercato dove, onestamente, non c’è stata molta innovazione, a parte alcune soluzioni ibride che però restano one-off. IPS40 consente di avere un nuovo prodotto propulsivo seriale che comprende anche gli scafi dislocanti, che prima con l’IPS30 erano esclusi a causa dei rapporti di riduzione. Ora abbiamo un range ampio che parte dai 12 nodi fino a oltre 40”.

Quali sono le prime installazioni nel settore dello yachting?

“I primi cantieri a installare il sistema sono Sanlorenzo e Amer Yachts con i loro SX120 e Amer 41 Steel i cui vari sono previsti in primavera”.

Che configurazione hanno?

“Hanno entrambe la configurazione base, che è formata da una coppia di pod con due diesel ciascuno per un totale di quattro propulsori. I motori sono i Volvo D13 con diverse tarature di potenza a seconda del tipo barca. L’Amer 41 Steel, ad esempio, ha una taratura più bassa rispetto al Sanlorenzo perché è una barca semi planante che non ha bisogno di tutta quella potenza. Sono due yacht molto diversi tra di loro e questo è un bene, perché fa comprendere come il sistema funzioni sia su scafi plananti in vetroresina sia dislocanti in acciaio”.

Senza IPS40 che tipo di propulsione avrebbero avuto?

“Penso che avrebbero montato linee d’asse normali con due motori più grandi e potenti, quindi maggiori emissioni e meno efficienza. IPS40 è anche una risposta concreta a questa esasperata domanda di green, una risposta immediata e funzionale: con questo sistema risparmiamo subito il

30 per cento di carburante senza toccare nulla e senza grandi complessità di impianti elettrici, colonnine di ricarica, idrogeno o metanolo. E inoltre è IMO III, ha l'SCR ed è pronto per funzionare con carburanti Hvo (Hydrotreated vegetable oil)".

Come vengono gestiti i motori?

"IPS40 funziona in modo tale da sopperire al carico istantaneo richiesto dal comandante usando uno o due motori per pod. Quindi a velocità di crociera economica, che consente una navigazione con un solo motore, si risparmia più del 50 per cento di combustibile e il sistema prevede lo switch di un motore all'altro ogni ora con tutti i vantaggi conseguenti sugli intervalli manutenzione".

Quali saranno le prossime evoluzioni di IPS40?

"È un prodotto che non finisce qui, si evolverà negli anni con lo sviluppo della parte ibrida. L'IPS40 ha due ingressi di potenza per un motore diesel e uno elettrico, mentre in futuro potrà diventare un puro elettrico, quindi due motori elettrici con batterie e generatori a giri variabili. Noi siamo confidenti che silenziosità, assenza vibrazioni, e spazi di installazione rivoluzionati porteranno un'innovazione in questo range che non toccherà solo la parte propulsiva, ma anche la progettazione dei layout interni".

Con l'installazione degli IPS40 quanto spazio si riesce a guadagnare?

"Nella conversione del traghetto in Svezia abbiamo guadagnato quattro metri. Ovviamente nelle conversioni di yacht progettati per la linea d'asse ci sono dei limiti e bisogna adattarsi, ma quando progetti lo scafo intorno all'IPS si riesce a massimizzare gli spazi".

Qual è la dimensione massima di applicazione?

"Diciamo intorno ai 60 metri, ma possiamo anche andare oltre: il sistema può essere montato in doppia, tripla e quadrupla installazione. Va bene per tutti i tipi di yacht full displacement, semi displacement o semi planning e chiglie plananti. Partiamo da un minimo di 2.800 cavalli fino a un massimo di 8.000 cavalli".

Prima ha parlato di Hvo. È un carburante che può subire la formazione di sostanze in grado di creare problemi ai motori?

"No, esiste un'importante problematica comunicativa affrontata anche da Eni quando ci siamo incontrati negli ultimi eventi insieme al Rina. Il carburante Hvo non è il biodiesel, che in effetti poteva dare problemi del genere. Il biodiesel è il passato, il futuro è l'Hvo, un combustibile che deriva dall'idrogenazione di materie prime rinnovabili ed è privo di problemi, se non quello della reperibilità".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Andrea Piccione, head of sales di Volvo Penta

This entry was posted on Thursday, October 10th, 2024 at 7:13 pm and is filed under [Suppliers](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.