

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Feltrinelli (Cantiere Nautico Feltrinelli): “Sostengo l’elettrico ma serve tempo”

Nicola Capuzzo · Saturday, August 16th, 2025

Questo servizio è stato pubblicato per la prima volta nel numero 3-2025 del supplemento Yacht Upstream disponibile [a questo link](#)

Importato in Italia da Cantiere Nautico Feltrinelli con base a Gargnano, sul lago di Garda, Frauscher è considerato tra i pionieri della propulsione elettrica e i suoi modelli trovano spesso posto nei garage dei superyacht come luxury tender. Inoltre, il cantiere austriaco ha di recente siglato una collaborazione con Porsche per lo sviluppo di modelli elettrici ad alte prestazioni. SUPER YACHT 24 ha intervistato Mauro Feltrinelli, uno dei principali dealer del cantiere che racconta come “Al recente Salone Nautico di Venezia abbiamo presentato il nuovo 747 Mirage Air che inaugura la collaborazione tecnica con l’azienda norvegese Evoy, che ha fornito il motore elettrico accoppiabile finalmente a un piede poppiero”.

Su quali modelli Evoy fornirà i motori elettrici?

“Il cantiere ha quattro partnership tecniche per la propulsione elettrica: Porsche per quanto riguarda i modelli top di gamma, Evoy/Kreisel per quelli high performance, Molabo per le medie potenze e Krätler per le basse”.

Quanto vale il mercato elettrico per Frauscher?

“Rappresenta attualmente il 35% dei numeri, su 85 unità prodotte all’anno circa il 35-40% sono elettriche”.

E in Italia?

“Al momento non c’è un vero mercato, anche perché non abbiamo infrastrutture né sul lago di Garda né altrove. Faccio un esempio: Frauscher ha partecipato alla Biennale di Venezia dove Porsche era main sponsor di Norman Foster Foundation Team. È andato tutto bene ma è stata un’esperienza complicata da gestire perché avevamo a disposizione un solo fast charger fornito da Aqua superPower, delle due prese disponibili ne funzionava una sola e i 75 kW di potenza promessi arrivavano a singhiozzo. Abbiamo dovuto gestire le autonomie con molta attenzione”.

Ma quindi non siamo pronti per l'elettrico?

“In realtà sì, il prodotto c'è ma siamo lontanissimi dalla potenzialità di poterlo utilizzare. Riguardo alle infrastrutture, il primo progetto sul Garda è quello di Nautica Casarola con una colonnina che però ancora non è stata collegata per problemi di permessi da parte del comune. Anche noi ne abbiamo una in arrivo, ma serve tempo perché dal fornitore non ci viene garantita la quantità di energia sufficiente. Non è semplice, la propulsione elettrica è molto interessante, sta facendo grandi passi e lo si vede anche dagli investimenti fatti da Porsche, uno dei principali player del mercato delle auto sportive, che ha trovato in Frauscher un partner solido per inaugurare il suo ingresso nella nautica e fare ricerca sulla motricità elettrica anche in acqua. I numeri sono ancora piccoli, non sono un detrattore, sono un grande sostenitore della propulsione elettrica, però serve essere realisti, c'è ancora bisogno di tempo. Non solo la carenza di infrastrutture rende difficile il successo della nautica elettrica, ma anche la ridotta autonomia (ovviamente) e il peso degli accumulatori che in acqua gioca un ruolo determinante sulle prestazioni e i consumi”.

La collaborazione con Porsche quante barche prevede?

“È basata su un ordine di 25 Frauscher 850, che stiamo declinando nelle versioni Phantom e Phantom Air, la carena è la medesima, cambia il ponte di coperta: chiuso nel primo caso, aperto nel secondo. Il powertrain è Porsche mentre la trasmissione è Mercruiser con il piede Bravo III XR, un prodotto capace di assorbire bene la grande coppia del propulsore Porsche ma ridondante per il gruppo invertitore del quale non ci sarebbe bisogno: il motore elettrico inverte la rotazione invertendo il campo elettrico. Auspicio che in futuro potremo disporre di una trasmissione diretta senza invertitore perché ormai tutta la riduzione e l'inversione si fa con l'elettronica del motore.

Parliamo di Frauscher e luxury tender...

“Quello del tender è uno degli utilizzi migliori al momento per l'elettrico ad alte prestazioni: generatori generosi, assenza di serbatoi per il carburante extra per il tender, tragitti brevi e spesso in rade affollate, dove il rombo dei motori termici verrebbe criticato rendono la propulsione elettrica molto desiderabile! È sempre una bella emozione quando riusciamo a mettere un tender su un superyacht. Ricordo con piacere la consegna a La Spezia di un Frauscher 1017 GT Air su un Sanlorenzo SL62 Steel. Frauscher è sempre stata presente nel mercato dei tender di lusso e delle chase boat, ma per filosofia aziendale non è mai voluta entrare nel segmento custom puro, rappresenta un tipo di lavorazione che non compete un'azienda che aspira all'industrializzazione. Incontriamo quel tipo di clientela che accetta un prodotto così com'è salvo piccoli adattamenti”.

Altri tender a bordo di yacht importanti?

“Ricordo avevamo fornito uno dei primi Frauscher 686 Lido al Vsy Roma, realizzato appositamente per lo yacht con i bumpers al posto del bottaccio in acciaio inossidabile. Ricordo Ronin, con due 747 Mirage, uno con ponte chiuso e l'altro aperto. E di recente il cantiere Rossi Navi mi ha contattato per le misure del Frauscher 1017, l'armatore ha chiesto di realizzare il garage appositamente per la nostra barca. Quindi succede il contrario, sono i cantieri che realizzano gli yacht con le misure per poter ospitare un Frauscher e non viceversa”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

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

Il prossimo 2 dicembre SUPER YACHT 24 organizza a Genova il 1° Sailing Super Yacht Forum

This entry was posted on Saturday, August 16th, 2025 at 6:00 pm and is filed under [Yards](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.