

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Mor (Fpt Industrial): “I nostri sistemi elettrici e ibridi testati su unità professionali”

Nicola Capuzzo · Tuesday, August 19th, 2025

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

Fpt Industrial fornisce sistemi propulsivi completi, elettrici e ibridi (elettrico più endotermico) che dopo un lungo periodo di prova, solitamente a bordo di unità professionali o da lavoro, arrivano a bordo anche delle imbarcazioni da diporto. Alessandro Mor, responsabile produzione Marine, e Carmine Bagnoli, responsabile Power generation e account Marine di Fpt Industrial raccontano come i loro sistemi siano conosciuti per essere affidabili, potenti e compatti, tanto da estenderne il campo di applicazione alla pilotina dei Piloti del Porto, come a un taxi boat o a un maxi yacht.

Quali sono le principali sfide del trasportare a bordo batterie e sistemi elettrici?

“Dal punto di vista di prodotto, le grandi sfide riguardano l’integrazione a sistema, e cioè l’agevolare l’utilizzo di batterie all’interno di propulsioni ibride o full-electric. Fpt Industrial può fornire non solo la batteria, ma anche il sistema propulsivo completo, includendo motore endotermico e componentistica per la gestione della potenza. Dall’altra parte c’è tutto il fronte commerciale, per rispondere bene e velocemente alle richieste di questo tipo di soluzioni, in forte crescita negli ultimi anni, evidenziando tutti i vantaggi dell’elettrico in campo marino”.

Con eBS 37 EVO siete riusciti a condensare lo spazio. Quali sono gli accorgimenti in termini di sicurezza, soprattutto a protezione delle batterie?

“Il pacco batteria eBS 37 EVO nasce per le applicazioni on-road e il prodotto è stato validato dai tanti clienti lungo le strade di tutto il mondo. Era arrivato quindi il momento di valutarne l’idoneità ad altre applicazioni, con un approccio che portiamo avanti per tutti i nostri prodotti, Ice o elettrici che siano. Così abbiamo deciso di introdurlo nelle applicazioni marine (il lancio è previsto per ora su imbarcazioni entro i 24 metri). La batteria soddisfa una serie di standard di sicurezza per i veicoli su gomma, in particolare gli ECE R100.3 e ECE R10.6. La sicurezza è poi garantita dall’eBM 5, il nostro sistema di gestione della batteria brevettato che ha ottenuto la certificazione ISO 26262 e che permette di ottimizzare i cicli di carica e scarica monitorando i parametri di

funzionamento, tra cui la temperatura. Garantisce inoltre la massimizzazione della durata delle batterie in funzione delle specifiche esigenze di utilizzo. In campo marino, la prima applicazione è stata portata avanti in collaborazione con il nostro distributore autorizzato AS Labruna, che ha inserito l'eBS 37 Evo all'interno del generatore ibrido HEVOlution 80-37 della nuova gamma di prodotti HEVOlution”.

Avete descritto eBS 37 EVO come un prodotto ‘progettato per la circolarità’, secondo la “regola delle 4R”.

“Sì, la regola delle 4R è uno dei pilastri del nostro Customer Service così come una filosofia che accompagna lo sviluppo della nostra line-up. Le quattro ‘R’ sono quelle che riassumono i processi e le attività nel campo del Riparare, dal monitoraggio remoto del prodotto alle attività sul campo, del Rinnovare, internamente e con un’area dedicata, Riutilizzare, attraverso partnership dedicate per il riutilizzo di seconda vita, e Riciclare”.

Quali sono i vostri punti di forza?

“I prodotti per imbarcazioni da diporto sono riconosciuti come performanti e allo stesso tempo molto affidabili, proprio perché risultato di approfondite fasi di test. In particolare, tra le specifiche più apprezzate dal mercato ci sono la densità della potenza e la compattezza. I nostri motori inoltre sono “connessi”, con la possibilità di monitoraggio real-time dall’app MyFPT e di contattare il service point più vicino per i servizi di manutenzione e supporto tecnico con rapidità, riducendo al massimo i tempi di fermo. Un altro punto di forza è il nostro network di Service, presente in tutto il mondo e con una forte specificità sulle applicazioni marine”.

Qual è l’iter di “affinamento” di un prodotto prima di venire utilizzato in mare?

“I motori marini, dopo la fase di progettazione, vengono testati prima a banco e in seguito su applicazione reale, selezionando ad hoc delle operazioni gravose che mettono a dura prova il motore, come stress test, evidenziandone l’affidabilità. Per esempio, l’N67 è stato validato sulle imbarcazioni dei piloti del porto di Genova, che, oltre a prevedere molte ore di utilizzo, sfruttano la coppia e la velocità del motore per compiere la loro missione quotidiana di trasportare i piloti a bordo delle navi in ingresso. Il Cursor 16 è stato testato su imbarcazioni dei Corpi dello Stato destinate al pattugliamento delle acque territoriali nazionali. Questa fase permette un continuo monitoraggio del motore e un dialogo continuo tra utilizzatore e i nostri team per identificare aree di potenziamento e ulteriori sviluppi del prodotto, per arrivare alla versione di serie da lanciare sul mercato”.

Come amplierete la vostra offerta in campo marine?

“Siamo un’azienda di powertrain, per cui possiamo contare su uno sviluppo completo del motore, dal base engine alla versione marina. Un vantaggio competitivo è fare sinergie con i programmi di altri segmenti, permettendo di semplificare e velocizzare le fasi di sviluppo massimizzandone la resa. Negli ultimi anni abbiamo allargato la nostra line-up nel segmento marino, presentando diverse novità. Per citarne alcune, abbiamo sviluppato e lanciato sul mercato l’N67, il Cursor 9 e il Cursor 16, motori marini per utilizzo ausiliario, che coprono potenze da 125 kW a 400 kW. Nel 2024 abbiamo presentato la configurazione heavy-duty dell’N67, con una potenza di 290 hp/215 kW. Tra questi motori menzionati, sicuramente il Cursor 16 1000, la versione più potente della gamma marina di Fpt Industrial, è ideale per barche dislocanti e uso charter, che richiede un utilizzo annuo intenso. Può essere inoltre fornito in configurazione ibrida, potenziato così da un

motore elettrico da 200 o 400 kW. La versione ibrida può fornire un comfort notevole, permettendo di navigare in modalità silenziosa, oltre che dare la possibilità di accedere in aree marine protette o fungere da vero e proprio generatore di bordo, per un fast charging delle batterie. Questo è un elemento molto utile per superyacht che vogliono aumentare il più possibile il proprio stanziamento all'ancora riducendo la dimensione e il peso del pacco batterie a bordo. In questo momento stiamo continuando a valutare nuove versioni dei motori della nostra gamma, per soddisfare sempre meglio le esigenze dei clienti, così come proposte ibride ed elettriche, sempre più richieste”.

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 Tuesday, August 19th, 2025 at 12:30 pm and is filed under [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.