

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Greenline 42 ibrido, fino a 48 ore in silenzio

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 10th, 2026

Düsseldorf (Germania) – Greenline Yachts ha presentato al boot il nuovo Greenline 42, un modello che consolida la filosofia ibrida del cantiere sloveno in una fascia di mercato sempre più alla ricerca di unità efficienti, silenziose e tecnologicamente mature per un utilizzo intensivo. Il progetto nasce su una carena ottimizzata, sviluppata insieme allo studio Micad, con una riduzione della resistenza idrodinamica che consente di raggiungere i 25 nodi di velocità massima mantenendo la stessa motorizzazione diesel doppia da 250 cv Yanmar. Ma è soprattutto il sistema ibrido H-Drive 6G a rappresentare il cuore tecnico dell'imbarcazione. In configurazione hybrid, ai due diesel si affiancano motori elettrici che permettono manovre in totale silenzio e navigazione elettrica a velocità di crociera ridotta, con un pacco batterie modulabile fino a sei unità da 11 kWh.

L'energia viene gestita attraverso un sistema proprietario che integra ricarica da motori, pannelli solari e accumulo, ottimizzando consumi e comfort. Sul tettuccio trovano posto dieci pannelli fotovoltaici per una potenza complessiva che supera i 4 kW, in grado di alimentare tutti i servizi di bordo e ricaricare rapidamente le batterie. Con il power pack esteso è possibile restare all'ancora fino a 48 ore senza generatore, con aria condizionata, cucina a induzione e impianti hotel sempre attivi. "Quello che rende diverso un Greenline diesel rispetto a qualsiasi altra barca – spiega Alessandro Lorenzon, direttore commerciale globale e responsabile dell'esperienza del cliente del cantiere – è prima di tutto il modo in cui gestiamo l'energia a bordo. Grazie al tetto solare hai già una fonte gratuita sempre disponibile. In più puoi immagazzinare l'energia nelle batterie e usarla più tardi in rada, in totale silenzio, per far funzionare tutti i servizi di bordo. Questo significa meno utilizzo del generatore, minori consumi, meno manutenzione e soprattutto più comfort, senza rumore, odori o vibrazioni".

Secondo Lorenzon la tecnologia è già a uno stadio molto avanzato: "Il nostro sistema di power management è unico e permette già fino a 48 ore di autonomia silenziosa. I pannelli solari sono migliorati del 70% in pochi anni e lo stesso sta succedendo con le batterie. È una crescita continua, spinta dal settore automotive e dalle rinnovabili". Il sistema ibrido non è visto come una rottura netta con il diesel tradizionale, ma come un percorso graduale. "La nostra è un'offerta modulare. Si può partire dal diesel puro, aggiungere il power pack e poi passare all'ibrido o all'elettrico. La transizione è una delle nostre missioni. Dobbiamo prima convincere i puristi del diesel, altrimenti non possiamo nemmeno iniziare il dialogo". Anche gli spazi di bordo sono stati ripensati per migliorare fruibilità e connessione tra interno ed esterno. Il pozzetto di poppa può essere configurato in due layout molto diversi, con piattaforma bagno abbattibile e arredi completamente

removibili. A prua compare una nuova lounge sopra i gavoni dell'ancora, già vista sui modelli più grandi del marchio.

Gli interni, firmati da Marco Casali, seguono un'evoluzione più che una rivoluzione. Tre ambientazioni, basate su materiali naturali e palette chiare come honey teak e modern oak, aumentano la luminosità e la percezione degli spazi. Il salone adotta una chiusura vetrata completa sul fondo, con ampie aperture scorrevoli in corrispondenza della cucina che migliorano ventilazione e collegamento con il pozzetto. Per la prima volta su un Greenline compaiono comandi clima stile automotive direttamente in plancia. La personalizzazione è uno degli aspetti più spinti del progetto, con diverse configurazioni per cabine, bagni, cabine armadio e soluzioni di stivaggio, oltre a un'ampia scelta di frigoriferi, freezer e arredi interni. “Non cerchiamo l'effetto wow fine a sé stesso – sottolinea Lorenzon parlando della filosofia progettuale -. Con Marco Casali abbiamo portato soluzioni tipiche del mondo superyacht su barche più piccole, puntando su comfort, luce naturale, maggiore altezza interna e passaggi più ampi. Tutto deve essere provato, pratico e duraturo”.

Nel raccontare il nuovo Greenline 42 è inevitabile allargare lo sguardo alla filosofia industriale e tecnologica del cantiere, che trova proprio nell'ibrido il suo punto di forza più concreto. Secondo Lorenzon l'evoluzione è indispensabile, perché le esigenze energetiche di una barca sono molto più impegnative rispetto a quelle del mondo automotive. “Spingere dieci tonnellate di barca in acqua richiede molta più energia che far muovere un'auto su strada. Per questo ogni progresso nelle rinnovabili e negli accumulatori ha un impatto enorme per noi”. Il sistema ibrido H-Drive di sesta generazione è pensato per lavorare in modo integrato. “Ti consente manovre in totale silenzio – dice Lorenzon in una nota diffusa dal cantiere – e navigazione elettrica su distanze medie. Quando navighi più veloce con i diesel, l'energia in eccesso viene recuperata per ricaricare le batterie che poi alimentano i servizi di bordo per ore”.

Greenline non impone l'ibrido come scelta obbligata, ma propone un percorso graduale. “La nostra è un'offerta modulare. Puoi partire dal diesel puro – spiega il direttore commerciale -, aggiungere il nostro power pack con batterie e alternatori maggiorati, poi passare all'ibrido o all'elettrico. La transizione dalle propulsioni tradizionali a quelle alternative è una delle nostre missioni”. Una strategia che parte proprio dai clienti più tradizionali. “Dobbiamo prima raggiungere i puristi del diesel, altrimenti non possiamo nemmeno iniziare la conversazione sull'ibrido”.

Alla base di tutto c'è una visione più ampia del modo di vivere la barca. “Io non credo nell'educare i diportisti. Credo – aggiunge Lorenzon – che le persone intelligenti sappiano ascoltare una storia e capire cosa può migliorare la loro esperienza. Ci chiediamo davvero se vivere il mare a 30 nodi sia sempre il modo migliore di goderselo, o se non sia più naturale farlo a 5 o 10 nodi”. Sul fronte industriale, infine, il cantiere guarda a una crescita significativa. “Oggi costruiamo circa 50-60 barche all'anno – spiega il direttore commerciale globale -, ma la fabbrica può facilmente triplicare questi volumi se il mercato lo richiede. Siamo già pronti a diventare un costruttore da oltre 100 unità annue”.

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**

Ecco i due panel e i primi speaker confermati per l'8° Forum di SUPER YACHT 24

This entry was posted on Tuesday, March 10th, 2026 at 8:15 am and is filed under [Yacht24](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.