

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Test Dragonfly 36 vincitore European Yacht of the Year 2026 | Performance Multihull

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 28th, 2026

Due aspetti saltano subito all'occhio di questo trimarano danese: le sue prestazioni e il prezzo elevato, che nella versione base Touring parte da 554.000 euro + Iva. Entrambi riflettono la qualità di un prodotto affinato fino alla perfezione dalla famiglia Quorning nel corso di ben tre generazioni. Il 36 bissa la vittoria del Dragonfly 40, ammiraglia della gamma, nell'edizione 2021 migliorando l'esperienza a bordo con un multiscafo ancora più agile, robusto e facile da gestire. Il trimarano ha gli scafi laterali che si ripiegano verso quello centrale, che è lungo 11,55, mentre la lunghezza fuori tutto a riposo è di 13,43 metri. Il punto di forza è la larghezza in porto, che da una massima di 8,12 metri si riduce ad appena 3,70 permettendo così alla barca di entrare in un normale posto barca (ad esempio, la larghezza del Bénétteau Oceanis 37.1 è di 3,92 metri, quella dello Jeanneau Sun Odyssey 350 di 3,59 metri e l'Hanse 360 arriva a 3,99 metri). Il sistema per aprire e richiudere gli scafi è manuale, prevede l'utilizzo di un winch e una cima per parte, ed è ormai più che collaudato e gestibile da una sola persona. Certo, l'abitabilità del Dragonfly 36 è affidata al solo scafo centrale ed è inferiore a quella di un monoscafo – vedi sopra – di pari lunghezza. Ma prestazioni e adrenalina sono di un altro mondo. Anche il pescaggio variabile tra 2 metri e 67 cm ha i suoi grandi vantaggi, permettendo di poter arrivare fino in spiaggia, dove possibile, e comunque di non avere problema sotto costa. Prezzo, prestazioni e anche l'architettura a trimarano non la rendono certamente una barca per tutti, ma chi cerca emozione, velocità e comunque un ottimo livello di comfort per la crociera può senz'altro farci un pensiero. Al momento del test in mare – settembre 2025 – il cantiere ne aveva già venduti 32: 3 nella versione Touring e 29 in quella Performance (del 40, che ha un target di prezzo ancora più estremo, ne sono stati venduti 29). Di questo 36 la produzione è di circa 1 al mese. Gli scafi sono laminati a mano in sandwich con resina vinilestere e anima in divynycell per un dislocamento di 4.500 kg. Le traverse e le paratie strutturali sono in infusione di composito con fibre di carbonio, biassiali, schiuma ad alta densità e resina vinilestere. Tutti e tre gli scafi sono dotati di paratie stagne a prua, il timone e la deriva centrale sono di carbonio.

Lo scafo messo a disposizione del cantiere per le prove è il n° 1 in versione Performance che prevede un albero di carbonio (standard) di 18,5 metri di altezza invece che 16,5 metri, una superficie velica maggiore con randa da 73 mq e fiocco da 37 mq di Elvstrøm in Epex laminato al posto dell'Xrp. Le prove si svolgono a Ijmuiden, in Olanda, dove le condizioni sono estreme. Il primo giorno nessuno è in grado mettere il naso fuori dal porto, l'anemometro è oltre i 50 nodi con il vento che ulula tra gli alberi delle barche ormeggiate, il mare fa paura e anche camminare per il

porto è impresa ardua. Il secondo giorno dopo c'è un lieve miglioramento, il vento è 'calato' a 30 nodi e l'unica barca che ha il coraggio di uscire è proprio il Dragonfly, comandando da Jens Quorning, proprietario del cantiere, e il figlio Peter. La parte più complessa non è navigare, ma staccarsi dal pontile e girarsi con il vento che schiaccia la barca sul molo. Ma i nordici la sanno lunga e con una manovra rapida e decisa a motore (uno Yanmar da 30 cv sail drive) in un attimo il 36 punta verso l'uscita del porto, tempo di aprire gli scafi e lo vediamo letteralmente sparire tra le onde. Chi resta a terra corre al faro per godersi lo spettacolo mentre chi ha la fortuna di essere a bordo torna con il viso deformato dalla felicità, basta leggere alcuni dei commenti della giuria per capire il motivo. Il terzo giorno le condizioni sono perfette con vento tra i 15/18 nodi e mare sempre formato. Il 36 è una barca facile da portare, si può portare anche da soli ma in condizioni del genere bisogna sapere bene cosa fare e come farlo: non è un mistero che il 36 è stato in grado di navigare con oltre 30 nodi grazie anche alla competenza di Jens (e del figlio Peter), che non è solo un ottimo velista ma anche il 'padre' e l'inventore di questi trimarani di cui ha piena fiducia. Usciti dal porto ci allontaniamo dalla costa con randa ridotta (una mano di terzaroli) e genoa, la velocità sale subito e spazia tra i 7 e 10 nodi abbondanti (velocità sull'acqua) e un angolo al vento reale di 55° e a quello apparente di 40°. Lo scafo sopravento non fa fatica ad alzarsi riducendo la resistenza mentre il timone rimane sempre morbido e sensibile. Durante il video si può sentire Jens che spiega come la barca "si timona con due dita" ed è la verità. Sono condizioni abbastanza bagnate ma il pozzetto del 36 protegge bene, soprattutto chi rimane seduto al centro. Padre e figlio trasmettono sicurezza all'equipaggio, ma lo stesso fa il 36 con un comportamento equilibrato e mai violento. Con il Code 0 inizia il vero divertimento e il record di giornata ferma il log a 21,8 nodi di velocità, sempre con grande sensazione di controllo sulla barca. Tutte le manovre arrivano alle due timonerie dove i winch elettrici Andersen consentono di gestire bene il piano velico. Guardare la scia fa impressione, sembra quella di un motoscafo e in effetti le prestazioni non sono poi tanto diverse. Con questo meteo meglio non andare troppo in giro per la barca, ma qui in coperta gli spazi non mancano grazie ai trampolini mentre i due scafi laterali offrono ampi volumi di stivaggio. Gli interni si sviluppano con un salone dotato di tavolo centrale due panche laterali mentre le due cabine a prua (armatoriale) e poppa sono servite da un solo bagno. Le capacità dei serbatoi di acqua e carburante sono di 200 e 70 litri mentre la cucina ha un piano di cottura a due fuochi. Come dicevamo rispetto a un monoscafo gli spazi per la crociera pura sono leggermente inferiori e il 36 rimane una barca dedicata a chi cerca più emozioni a vela che volumi sottocoperta pur con un livello di comfort più che accettabile per lunghe vacanze in giro per le baie del Mar Baltico e, perché no, in quelle del Mediterraneo.

## **Le motivazioni della giuria**

**Axel Nissen-Lie | Seilmagasinet | NOR**

### **La prova più estrema dell'anno**

Il Dragonfly 36 è incredibilmente veloce, costruito in modo solido e progettato con grande intelligenza. Un raro esempio di sintesi tra velocità e comfort. Ma, accidenti, è caro. Per due giorni siamo rimasti in banchina, aspettando che il vento a IJmuiden calasse per poter effettuare la prova. Le sartie ululavano e la sabbia rendeva sgradevole stare all'aperto. L'anemometro segnava oltre 50 nodi all'interno del porto. Fuori, il mare ribolliva. In alcune raffiche abbiamo sperimentato venti di forza uragano. Inoltre, le acque al largo della costa olandese sono basse e famose per le forti correnti. Questo non ha però scoraggiato Jens Quorning e suo figlio Peter. Appena usciti dal porto abbiamo issato le vele e virato verso il Mare del Nord aperto, superando il molo di protezione a 9 nodi di velocità. Il trimarano, con i galleggianti laterali ripiegabili, è un progetto complesso e mi sono chiesto cosa si sarebbe rotto per primo. Le forze in gioco erano enormi, ma la barca ha tenuto senza il minimo problema. Durante il rientro, il timore era quello di piantare lo scafo sopravento

nelle onde e cappottare. Tuttavia, le onde grandi e ripide non sono state un problema per il Dragonfly. La barca ha funzionato in modo impeccabile e ci ha riportati a casa in sicurezza a 20 nodi di velocità.

#### **Alberto Mariotti | Superyacht24 | ITA**

##### **L'unica barca uscita in mare quando tutte le altre sono rimaste in porto**

Il Dragonfly 36 è rientrato dopo un'uscita esaltante come se non fosse successo nulla. Il giorno successivo le condizioni erano leggermente migliori, ma ancora impegnative. Ancora una volta il 36 ha dimostrato capacità e tenuta di mare. Una "macchina" da crociera che rompe gli schemi estetici e funzionali classici e si rivolge chiaramente a una nicchia di velisti in grado di gestirla e apprezzarne le qualità. Con vento tra i 16 e i 20 nodi a bordo non è mai mancata la sensazione di grande solidità e sicurezza, mentre la percezione della velocità pura è stata costante.

#### **Pasi Nuutinen | Totalvene.fi | FIN**

##### **Velocità impressionante e grande facilità di conduzione**

La facilità e la sicurezza con cui il Dragonfly 36 raggiunge velocità a due cifre elevate sono sorprendenti. Il celebre cantiere danese ha aggiornato in modo significativo sia il progetto degli scafi sia le tecniche costruttive, con risultati davvero impressionanti. La gestione della barca e le manovre risultano semplici, e il feedback al timone è estremamente gratificante. Con un'esperienza di navigazione di questo livello, è una barca capace di regalare giornate indimenticabili in mare, anche in condizioni dure. Gli interni sono inoltre adeguati per ospitare una famiglia o due coppie sotto il profilo pratico, anche se il volume complessivo non raggiunge quello dei cruiser monoscafo. L'unico vero elemento deludente del Dragonfly 36 è il livello di prezzo, inevitabile per un trimarano di questa qualità. Per il resto, è una barca capace di far riconsiderare le proprie convinzioni anche ai più convinti sostenitori del monoscafo.

#### **Diego Yriarte | Nautica & Yates | ESP**

##### **Soluzioni intelligenti per la crociera veloce**

Il Dragonfly 36 ridefinisce la vela veloce nei trimarani di piccole e medie dimensioni. Lo scafo centrale a bassa resistenza e i galleggianti sottili consentono velocità sorprendenti. I bracci ripiegabili riducono la larghezza al punto da occupare lo stesso spazio in banchina di un monoscafo. Nonostante ciò, offre spazi abitativi sorprendentemente confortevoli.

#### **Roland Regnemer | YachtRevue | AUT**

##### **Più di quanto ci si aspettasse**

Di bolina con onda formata il Dragonfly 36 ha già offerto più di quanto ci si aspettasse; alle portanti, con vento e mare, la navigazione è stata semplicemente entusiasmante. Anche a velocità superiori ai 20 nodi, il trimarano danese ha sempre trasmesso sensazioni di sicurezza e controllo.

#### **Marinus van Sijdenborgh de Jong | Zeilen | NED**

##### **Il miglior Dragonfly degli ultimi 15 anni**

Il Dragonfly 36 porta l'equilibrio perfetto tra prestazioni da multiscafo, comfort di crociera ed esperienza di bordo di livello premium. A mio avviso è il miglior Dragonfly degli ultimi 15 anni. Il risultato è costoso, ma al tempo stesso impeccabile. L'elevata qualità si accompagna a un progetto ulteriormente migliorato nei punti critici (come le cerniere del sistema di ripiegamento, che ora dureranno due secoli invece di uno). La barca è relativamente facile da condurre, ma per portarla al massimo delle prestazioni serve un velista dedicato o molto esperto. Ciò che al Dragonfly 40 mancava in vivacità è stato pienamente espresso dal 36. Un'esperienza esaltante sostenuta dalla qualità del progetto, della costruzione e delle finiture.

**Morten Brandt-Rasmussen | Bådmagasinet | DEN****Progettato per prestazioni senza sforzo**

Il Dragonfly 36 è, semplicemente, la barca più completa mai realizzata finora da Quorning Boats. Combina le ben note prestazioni trimarano del marchio con un nuovo livello di raffinatezza, equilibrio e fruibilità reale. A vela offre velocità entusiasmanti senza drammi: 25 nodi al lasco sotto Code 0 in pieno controllo, e prestazioni di bolina che sembrano quasi irreali per un multiscafo da crociera, con 9–10 nodi costanti come un Tgv sui binari. Ciò che distingue davvero il Dragonfly 36, tuttavia, è la capacità di abbinare in modo convincente queste prestazioni al comfort. Grazie a un progetto attento e a un volume sopra la linea di galleggiamento superiore rispetto ai modelli precedenti, l'abitabilità risulta sorprendentemente generosa per un trimarano di queste dimensioni. Non è una barca di compromesso, ma una sintesi di velocità, sicurezza e vivibilità. È uno yacht che fa avanzare la vela.

**Toby Hodges | Yachting World | GBR****Il gioiello della corona**

Chiunque abbia seguito la nostra ampia copertura su Yachting World e su YouTube la scorsa estate non avrà dubbi su quanto ritenga eccellente questo Dragonfly 36. È il gioiello della corona di questo cantiere familiare che rappresenta tre generazioni e sei decenni di attività. Questa impresa di progettazione e ingegneria offre un nuovo livello di velocità stabile, racchiuso in 4,5 tonnellate di puro, autentico divertimento.

**Sébastien Mainguet | Voiles & Voiliers | FRA****Una belva ben educata**

Questo nuovo modello del cantiere danese è una dimostrazione davvero impressionante del know-how accumulato in decenni di costruzione di trimarani pieghevoli da crociera veloce. A bordo c'è tutto ciò che serve, con belle finiture in legno e un buon volume; a vela ci si diverte moltissimo e raggiungere i 20 nodi alle portanti diventa quasi un'abitudine, a patto di avere le competenze necessarie per spingere la barca. Inoltre, avendo avuto l'opportunità di navigare con oltre 30 nodi di vento e onde importanti, non abbiamo alcun dubbio che si tratti di un vero multiscafo marino. In una giornata, il Dragonfly è stata l'unica barca a uscire dal porto...

**Joakim Hermansson | Praktiskt Båtägande | SWE****Prove in mare che non lasciano dubbi**

Le prove in mare a IJmuiden hanno mostrato chiaramente quanto straordinaria sia la creatura chiamata Dragonfly 36. Non solo ha navigato in modo controllato e convincente con vento vicino alla burrasca e onda formata, ma lo ha fatto a velocità prossime ai 20 nodi e con una sensazione di grande piacere nel pozzetto. A questo si aggiunge un interno confortevole per quanto può offrire un trimarano sportivo, con spazio sufficiente per una famiglia di quattro pronta a partire per una vacanza veloce.

**Lori Schüpbach | Marina.ch | SUI****Quando l'emozione incontra la ragione**

Con il nuovo Dragonfly 36, il cantiere danese lancia un messaggio forte nella costruzione moderna di trimarani. Nessun altro riesce a combinare prestazioni senza compromessi e comfort quotidiano in modo così armonioso. Il 36 non appare sovra-ingegnerizzato: linee chiare, rapporto equilibrato tra peso e rigidità, e il collaudato sistema di ripiegamento che risolve brillantemente il compromesso tra ambizioni oceaniche e realtà portuale. Dal punto di vista velico, il Dragonfly offre la facilità che il nome promette: planata precoce, timone preciso e grande controllo anche quando il vento rinforza. Le prove della giuria in condizioni tempestose a IJmuiden ne sono state la

dimostrazione migliore. Sottocoperta, nonostante la larghezza limitata degli scafi, sorprende per la sensazione di spazio e per i dettagli ben studiati. Il nuovo Dragonfly 36 è una dichiarazione a favore di un modo di andare in barca moderno e intelligente, capace di unire in modo convincente emozione e razionalità.

### **Jochen Rieker | YACHT | GER**

#### **Si può davvero fare meglio di così?**

Jens Quorning è il titolare di seconda generazione di un cantiere familiare che ha già firmato trimarani straordinari. Con il Dragonfly 36, però, viene spontaneo chiedersi se non sia andato oltre il limite. La barca è così bella, così potente, così giocosa, che ogni futuro miglioramento potrà essere solo marginale. Ma, in fondo, è così che chi lavora nello yachting dovrebbe affrontare il proprio mestiere: dare tutto, senza pensare al domani o al dopodomani. E così abbiamo un trimarano di 36 piedi che non solo spazza via qualsiasi concorrenza – ammesso che ne esista a questo livello altissimo di performance cruising – ma sfida persino l'ammiraglia Dragonfly 40 per maneggevolezza, facilità nel prendere velocità in raffica e, francamente, in quasi ogni altro aspetto, fatta eccezione per il volume interno. Accidenti, quanto è riuscita! Povero Peter, che un giorno dovrà raccogliere l'eredità del padre e si troverà con il compito di superare una formula così vincente.

#### **Scheda tecnica**

Lunghezza fuori tutto scafo centrale m 11,55  
 Lunghezza al galleggiamento scafo centrale m 10,90  
 Lunghezza scafi ripiegati m 13,43  
 Larghezza a riposo m 3,70  
 Larghezza assetto navigazione m 8,12  
 Pescaggio m 0,67-2,00  
 Dislocamento a vuoto barca std pronta a navigare kg 4.00  
 Acqua lt 200  
 Carburante lt 70  
 Motore std/opt cv 30/40  
 Randa Touring/Performance mq 61/73  
 Fiocco autovirante Touring/Performance mq 29/30  
 Genoa avvolgibile Touring/Performance mq 32,5/37  
 Code 0 Touring/Performance mq 55/67  
 Gennaker Touring/Performance mq 125/145  
 Progetto Olsen Design & Quorning Boats

### **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**

This entry was posted on Tuesday, April 28th, 2026 at 8:30 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.

