

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Amor à Vida, cosa c'è dentro il primo CRN con sistema ibrido a bordo

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 5th, 2026

Questo servizio è stato pubblicato in anteprima sul numero 2-2026 di Yacht Upstream

Lungo 67,55 metri fuori tutti e largo 11,80, Amor à Vida è il primo Crn dotato di propulsione ibrida – sviluppata insieme a Siemens – per aumentare l'efficienza dei consumi di carburante, sia dei motori principali sia dei generatori. Lo yacht è dotato anche di un sistema di recupero del calore riduce il consumo energetico e i costi operativi, soprattutto in rada. Lo yacht è stato disegnato da Nuvolari Lenard con interni curati da Valentina Zannier, interior art director di Nuvolari Lenard e in collaborazione con Moran Yacht & Ship, che affianca l'armatore e che lo ha rappresentato durante l'intero iter progettuale e costruttivo. Amor à Vida si sviluppa su sei ponti, ha un gross tonnage di 1.447 Gt e accoglie fino a 14 ospiti in cinque cabine Vip e una suite armatoriale. L'upper deck è interamente dedicato all'armatore con un appartamento a prua, una vista panoramica a 180° e un'area outdoor esclusiva dedicata. Il superyacht è utilizzato per crociere private degli armatori e loro ospiti, e in periodi dedicati nel corso dell'anno è disponibile per attività di charter. SUPER YACHT 24 ha intervistato il project manager per entrare più nel dettaglio delle caratteristiche tecniche dello yacht.

Quali sono state le principali sfide del progetto e quali i materiali di costruzione?

“Amor à Vida è il primo yacht Crn dotato di ibrido, sistema che consente un'ottimizzazione dei consumi e del fabbisogno energetico complessivo, sia per i servizi sia per la propulsione. Il progetto ha richiesto uno strategico lavoro di team commessa nave, lato cliente e lato cantiere, in tutte le fasi che ha permesso di consegnare lo yacht con successo. Il progetto rientra nella tradizione costruttiva con scafo in acciaio e la sovrastruttura in alluminio, con vantaggi in termini di peso, sicurezza e stabilità – avendo la parte più pesante in basso – e benefici anche sui consumi”.

Come è strutturato il sistema ibrido e quali modalità operative consente?

“È stato sviluppato insieme a Siemens ed è composto da due motori termici di propulsione Mtu 12V4000 M63 da 1500 Kw@1.800 giri, due generatori principali Cat C9.3 246 ekW, 400V-50 Hz più uno di emergenza Cat C7.1 143 ekW, 400V-50 Hz, prese Pto e Pti calettate sul motore per

recupero o generazione di energia elettrica e motori elettrici in linea d'asse che possono spingere la nave in propulsione elettrica. Il pacco batterie è da 270 kWh e i motori elettrici sono sincroni in corrente alternata da 400 V e sprigionano 200 kW ciascuno. Attraverso la piattaforma di gestione dell'energia abbiamo totale flessibilità di scelta della sorgente: si può navigare solo con i motori attingendo da questi l'energia elettrica per i servizi e l'hospitality a bordo, utilizzando le batterie come riserva quando c'è un picco di richiesta e i motori non bastano, in questo modo si evita l'avviamento di uno o più generatori. Oppure si può navigare con generatori accesi e motori spenti alimentando il battery pack e il motore elettrico calettato sull'asse fino a circa 7 nodi. In rada è possibile rimanere con i motori termici spenti e alimentare l'hotellerie solo con le batterie. Il sistema bilancia continuamente produzione e consumo: quando l'energia è in eccesso carica le batterie, quando non è sufficiente le batterie compensano il picco".

Quali risultati avete ottenuto alle prove in mare in termini di prestazioni?

"Il progetto prevedeva di raggiungere i 16 nodi di massima, ma abbiamo superato questa velocità, raggiungendo quasi i 17 nodi. La velocità di crociera dichiarata a 15 nodi all'85% dell'Mcr (maximum continuous rating, cioè il 100% della potenza del motore, n.d.r.) è risultata essere di 16,71 nodi. Anche l'autonomia, prevista in circa 4.500 miglia nautiche, e abbiamo raggiunto le 5.200 miglia in base alle prove in mare realizzate. Questo significa che abbiamo lavorato sulla definizione della carena e sul controllo dei pesi senza eccedere. La nave è certificata Imo Tier III".

Come funziona l'impianto di recupero del calore?

"L'acqua di raffreddamento dei motori termici passa attraverso uno scambiatore con un circuito secondario e recuperiamo gran parte del calore dissipato che viene utilizzato per riscaldare l'acqua delle piscine e l'acqua dolce della nave, immettendo acqua già preriscaldata nel circuito. Anche l'acqua per il lavaggio ponti e le serpentine dei boiler beneficiano del sistema".

Parliamo del comfort acustico e controllo delle vibrazioni.

"Come su ogni yacht Crn, abbiamo previsto uno studio dedicato all'insonorizzazione per abbattere rumore e vibrazioni nei locali interni ed esterni attraverso la nostra costante ricerca e sviluppo. Con l'installazione di materiali insonorizzanti e smorzanti abbiamo ottenuto risultati inferiori ai limiti contrattuali. La nave è estremamente silenziosa e priva di vibrazioni anche in navigazione, con un comfort assoluto".

Quali soluzioni avete adottato per i sistemi audio/video e domotica?

"Ogni yacht CRN è totalmente digitale e non prevede segnali analogici. Le tv sono sia all'interno sia all'esterno, almeno una per ponte, di dimensioni importanti e tutte integrate a filo, con meccanismi di sollevamento e rotazione. Con il nostro partner progettuale Videoworks è stata realizzata la domotica, basata su Apple: il cliente ha richiesto di replicare a bordo un sistema familiare, con la stessa programmazione e lo stesso assetto presenti nelle sue abitazioni. A livello di connessione sono tre i sistemi: il 5G terrestre, Starlink per la connessione satellitare e, in backup, un sistema Vsat. È stato implementato il sistema SD1 che consente di appoggiarsi a server americani senza utilizzare Vpn estere, replicando settaggi e personalizzazioni specifiche richieste dell'armatore. L'illuminazione è invece gestita grazie ai sistemi Lutron Electronics con diversi scenari".

E per la cyber security?

“Sono stati implementati firewall Ips e Ids, intrusion prevention system e intrusion detection system. Il sistema di telecamere a circuito chiuso è esteso e prevede anche il controllo di movimenti non desiderati. Sempre riguardo alla sicurezza, una selezione di allarmi di bordo confluisce tramite Uhf nel sistema radio dello staff con una serie di recall che informa l’equipaggio in caso di evento non desiderato”.

Come sono stati scelti i tender e che caratteristiche hanno?

“Il tender principale è un limo-tender IC Yachts di 8,6 metri custom con scafo in vetroresina e velocità massima di circa 35 nodi. A bordo è presente anche un tender Ribeye da 6,2 metri per gli ospiti e una chase boat Mag Bay 43CC di circa 13 metri con tre motori fuoribordo Mercury da 600 cavalli”.

Quali criteri avete seguito nella selezione dei fornitori?

“Crn lavora con fornitori qualificati e selezionati, tutti estremamente specializzati. Principalmente si tratta di fornitori italiani. Carpenteria, scafo, montaggio mobili, vetri, movimentazioni, tessuti: sono aziende italiane, molte locali, fidelizzate. Noi proponiamo i nostri fornitori, perché abbiamo la garanzia di professionalità e tempistiche, qualora il cliente richieda espressamente un fornitore diverso o straniero, troviamo un punto d’incontro che sia in linea con i suoi desiderata”.

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 Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Tuesday, May 5th, 2026 at 12:48 pm and is filed under [Interviste](#), [Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.