

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Test Volvo Penta D13 Ips Hybrid, come funziona il nuovo ibrido integrato

Nicola Capuzzo · Thursday, May 14th, 2026

**Krossholment (Svezia)** – In occasione della presentazione alla stampa del D13 Ips Hybrid SUPER YACHT 24 ha avuto la possibilità di testare in acqua sia il nuovo sistema di propulsione sia l'Ips40 presentato durante il Monaco Yacht Show 2024. Le prove si sono svolte a bordo di due imbarcazioni di proprietà del costruttore svedese allestite ad hoc per l'occasione e parte della flotta con cui Volvo Penta sperimenta in condizioni reali – dopo i test al banco – tutte le novità prima di immetterle nel mercato, momento che per il sistema ibrido arriverà nella seconda parte del 2026. Da notare che il sistema ibrido si è già visto a bordo del Seadeck 7 di Azimut presentato al Cannes Yachting Festival 2025 e che nel giro di qualche mese sarà quindi a listino.

Combinando propulsione, motori elettrici, batterie, gestione dell'energia e controlli in un unico pacchetto, il sistema riduce la complessità per armatori, comandanti, progettisti e cantieri. Secondo Hanna Ljungqvist, vicepresidente senior della divisione Marine di Volvo Penta “Il nostro nuovo Volvo Penta D13 Ips Hybrid è una soluzione marina completa, dalla timoneria all'elica. Offrendo un pacchetto completamente integrato con un unico punto di responsabilità, semplifichiamo tutto, dalla progettazione e l'installazione all'operatività e al service, elevando al tempo stesso il comfort e le prestazioni a bordo”.

Il punto critico della maggior parte dei sistemi ibridi è proprio l'integrazione e la gestione dei singoli componenti – motori termici ed elettrici, batterie, interfaccia e servizi di assistenza. Quando tutto funziona correttamente non emergono criticità, ma in caso contrario individuare le cause di un malfunzionamento risulta complesso, così come definire le responsabilità tra i diversi fornitori coinvolti. Il risultato è quasi sempre lo stesso: costi in aumento, imbarcazione ferma e armatore insoddisfatto. Il vantaggio della soluzione 'plug-and-play' sviluppata da Volvo Penta risiede nell'unicità del referente per l'intero sistema, progettato, costruito e validato internamente prima dell'immissione sul mercato. Anche in questo caso possono verificarsi problemi, ma a gestirli e risolverli è un interlocutore solo: Volvo Penta, responsabile dell'intero pacchetto di propulsione. La rete di assistenza globale dell'azienda garantisce l'accesso a tecnici qualificati e a diagnostica avanzata, contribuendo ad assicurare un'operatività affidabile e una risoluzione efficiente dei problemi ovunque la barca si trovi. Al riguardo Nicola Pomi, vicepresidente yacht & superyacht sales ha spiegato: “Operando come partner unico sull'intero sistema, possiamo supportare i clienti dalla progettazione iniziale fino all'installazione e all'operatività. Questo livello di co-engineering

e collaborazione consente costruzioni più efficienti, prestazioni ottimizzate e una maggiore flessibilità nel design degli yacht. Si tratta di offrire tranquillità tanto quanto prestazioni. Con un unico partner a garanzia dell'intero sistema, i nostri clienti possono concentrarsi sul piacere del mare, sapendo di poter contare su un supporto esperto in ogni fase”.

Il sistema è composto da una coppia di motori diesel D13 Ips900 o Ips1350 accoppiati, ciascuno, a un motore elettrico da 160 kW e un pacco batterie da 4 o 6 moduli per una capacità di 147 o 221 kWh progettato in esclusiva per Volvo Penta con approvazione Dnv (Det Norske Veritas), unità di distribuzione della potenza e del raffreddamento, il software di controllo e l'interfaccia Evc (electronic vessel control) in plancia: è per questo che Volvo Penta parla di un sistema integrato 'helm to propeller', vuol dire che dal cruscotto alle eliche è tutto progettato, testato e integrato dal costruttore. Se il sistema ha un problema, l'armatore chiama Volvo Penta, non deve trovare la fonte del problema per capire se contattare il motorista, chi ha fornito le batterie, il motore elettrico o le altre unità. Il test si è svolto sul Penta 80, una delle tante imbarcazioni della flotta Volvo Penta adibita a barca laboratorio. Qui sono installati gli IPS1350 con il pacco batterie da 6 elementi, la versione quindi più potente. Il Glass cockpit system permette di gestire e controllare le varie modalità di navigazione e una volta seduti sulla poltrona del pilota è tutto molto chiaro e immediato. Comprendere consumi elettrici, capacità di ricarica e modalità di navigazione è piuttosto immediato. Una volta presi i comandi si hanno quattro modalità di propulsione tra cui scegliere: pure electric, hybrid electric, hybrid fuel e cross-over. La prima esclude del tutto i motori diesel e serve soprattutto per manovre in porto, accesso in aree protette o brevi navigazioni entro i 10 nodi di velocità. Con il penta 80 la velocità massima è di 11 nodi, possibile per 30 minuti. A 6 nodi l'autonomia arriva a 6 ore di navigazione. La potenza disponibile è quella dei due motori elettrici da 160 kW ciascuno. Nella modalità Hybrid Electric il sistema decide quale sorgente utilizzare (elettrica o diesel) a seconda della potenza richiesta: fino a 1.000 giri lavorano i motori elettrici. Nella Hybrid Fuel i motori diesel sono privilegiati per la propulsione mentre quelli elettrici entrano a supporto nelle fasi di accelerazione e maggior richiesta di potenza; a bassa velocità è possibile ricaricare le batterie. Infine nella Hybrid cross over lavora un motore diesel mentre l'altro è utilizzato per ricaricare le batterie e il sistema scambia i motori per minimizzare le ore motore e aumentare gli intervalli di manutenzione. Questa modalità è utile per navigazioni o trasferimenti senza fretta, quando è possibile andare piano. È possibile ricaricare le batterie anche alla fonda, in circa 45 minuti a seconda del pacco batterie (4 o 6 slot), mentre non è possibile farlo solo nella modalità full electric o nella altre quando si naviga a tutta velocità.

Il display è davvero facile da comprendere: quattro palette in alto indicano la modalità di navigazione scelta e basta toccarle per passare da un'altra. Al centro rimane sempre fissa l'indicazione di cosa stanno facendo i quattro motori diesel/elettrici grazie a simboli molto chiari (un'elica, una saetta e una goccia). Ai lati invece sono evidenziati i consumi, il range di navigazione e la power balance. Il D13 Ips Hybrid è inoltre compatibile con l'Hvo100, un carburante paraffinico rinnovabile che può ridurre le emissioni fino al 90% rispetto al diesel convenzionale. Il sistema è inoltre dotato di un impianto di post-trattamento compatto conforme all'Imo III, la normativa sulle emissioni più restrittiva in vigore.

Durante le prove SUPER YACHT 24 ha avuto modo di parlare con Hanna Ljungqvist, vicepresidente senior della divisione Marine di Volvo Penta.

### **Hanna che si aspetta per la propulsione ibrida?**

“Direi che oggi guardando a tutti i settori – automotive, costruzioni e marino – l'accelerazione è

leggermente più lenta rispetto a quanto pensavamo cinque anni fa. Ma arriverà, e la direzione è chiara ma se non sappiamo con quale ritmo, dipende anche da elementi come infrastrutture e incentivi. Ci sono aree in cui la domanda è presente e si percepisce un valore concreto, e penso che quando parliamo di yacht e superyacht sia una questione di comfort: è la tecnologia che aggiungerà valore, oltre alla possibilità di entrare e uscire silenziosamente da un porto, trovarsi in un'area ambientalmente sensibile, oppure, all'ancora, spegnere il generatore e cenare, socializzare e dormire in completo silenzio. Una caratteristica forse non guidata dalla sostenibilità ma dal comfort, che però va di pari passo. Il percorso parte dalle unità di taglia maggiore e gradualmente la tecnologia maturerà, i prezzi delle batterie scenderanno, e in futuro sarà rilevante anche per le imbarcazioni più piccole. La stessa dinamica si è già vista per i giroscopi e per il joystick: ora tutti li vogliono, anche su barche piccole e fuoribordo”.

### **Quindi puntate a estendere l'ibrido anche verso le unità più piccole?**

“È una piattaforma scalabile. Scenderemo verso taglie inferiori quando vedremo che il mercato è maturo e quando i clienti saranno pronti a sostenere questo investimento. Quindi nel tempo, sì. Ma senza una data fissa”.

### **In caso di refit, qual è l'impatto sull'imbarcazione?**

“Dipende innanzitutto se l'imbarcazione era già equipaggiata con Ips. In quel caso si tratta principalmente di trovare lo spazio per le batterie – la domanda centrale è dove allocarle, e in alcuni casi può essere necessario rinunciare a una cabina. Se invece l'Ips non era presente, le variabili cambiano. Su un'imbarcazione con linea d'asse è comunque possibile un repowering: come abbiamo visto sul traghetto che abbiamo testato con l'Ips40 il passaggio da propulsione a linea d'asse a Ips libera una quantità significativa di spazio, che diventa disponibile proprio per l'installazione delle batterie. In ogni caso, qualsiasi repowering su unità di questa categoria è un intervento impegnativo. Con il sistema integrato Volvo Penta, però, la gestione è più semplice rispetto a un approccio multi-fornitore, dove ogni componente proviene da un produttore diverso”.

### **Ha citato l'Ips 40, come giudica le prime installazioni nel mondo superyacht?**

“I risultati parlano chiaro. Abbiamo avviato relazioni con nuovi cantieri come Baglietto grazie al 48 metri, e al tempo stesso rafforzato collaborazioni consolidate: saremo a bordo del Mangusta 38 GranSport, del Sanlorenzo SX 136 e SX 120 e sugli Amer 42 e 50 metri. La risposta del mercato è stata più rapida del previsto, e questo mi ha sorpreso. Bisogna considerare che una nuova costruzione da 50 metri richiede circa tre anni, e il lancio ufficiale dell'Ips40 risale a settembre 2024: siamo quindi sotto ai due anni. I player chiave in questo processo non sono solo i cantieri, ma anche armatori, comandanti, architetti navali e designer, e il feedback da parte di tutti loro è stato positivo”.

### **Quanto è importante il mercato italiano?**

“Fondamentale. Nel segmento yacht e superyacht l'Italia rappresenta metà del mercato in termini di produzione e stakeholder. Abbiamo una presenza forte, un team solido e relazioni strette che valutiamo molto positivamente. Ogni volta che possiamo, portiamo i cantieri e i loro rappresentanti al nostro centro di test per alimentare questo dialogo di condivisione e apprendimento reciproco. Il 55% dell'order book globale è localizzato in Italia, il superyacht non è solo una questione italiana, ma i numeri parlano da soli. E siamo in una posizione fortunata e solida, perché abbiamo relazioni consolidate con tutti i principali cantieri italiani. Alcuni di loro hanno una gamma che parte da

50-60 piedi e arriva fino a 100 metri: hanno già testato l'Ips, si fidano del sistema, e ora che lanciamo l'Ips40 fiducia e relazione sono già costruite. Il nuovo prodotto ci permette inoltre di avviare rapporti con cantieri focalizzati sulla gamma superyacht che prima non avevamo. Baglietto ne è un esempio, e nel prossimo futuro ne seguiranno altri”.

### **Vedete un futuro per l'integrazione della propulsione elettrica anche sui superyacht a vela?**

“Sì, assolutamente. Anche per i superyacht a vela il comfort è probabilmente la prima leva, e forse ancor di più per chi sceglie un motorsailer: il silenzio e la tranquillità a bordo hanno un valore reale. Ragioneremo anche sulle soluzioni ad asse in questa direzione. Partirà da pochi progetti, volumi ridotti, con una crescita graduale, come è giusto che sia, per poter garantire la massima attenzione a ogni cliente e crescere insieme a loro”.

### **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 Thursday, May 14th, 2026 at 10:15 am and is filed under [Suppliers](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.