

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Sanlorenzo SX120, le tecnologie del primo yacht con Ips Professional Platform

REDAZIONE SUPER YACHT 24 · Wednesday, August 19th, 2026

Questo servizio è stato pubblicato in anteprima [sul numero 3-2026 di Yacht Upstream disponibile a questo link](#)

Lungo 36,6 metri, largo 8 e dalla stazza lorda di 270 Gt, l'SX120 rappresenta l'evoluzione più recente della linea crossover Sanlorenzo. Costruito in composito e sviluppato su quattro ponti, introduce per la prima volta l'Ips Professional Platform di Volvo Penta, con quattro motori D13 da 1.000 cv e sistema Scr per il trattamento dei gas di scarico. L'adozione della nuova architettura propulsiva ha implicato il ripensamento di layout e distribuzione dei volumi, liberando spazi a bordo e portando a soluzioni come la beach area espandibile fino a 70 mq e la piscina a scomparsa integrata a poppa. Il progetto ha inoltre richiesto un importante lavoro di ingegnerizzazione delle grandi superfici vetrate, delle movimentazioni laterali e dei sistemi di apertura. SUPER YACHT 24 ne ha parlato con Andrea Guido, technical & Npd director della business unit Yacht di Sanlorenzo, approfondendo le principali soluzioni progettuali adottate sull'SX120.

Quali sono state le principali sfide progettuali e costruttive dell'SX120?

“Le sfide ingegneristiche sono strettamente legate a quelle di design, perché derivano soprattutto dalle forme particolari e dalle soluzioni stilistiche che caratterizzano il progetto. Rispetto all'SX112 abbiamo sviluppato una sovrastruttura nuova, con superfici vetrate più ampie sia sul main deck sia sull'upper deck, pensate per aumentare luminosità e visuale verso l'esterno. Questo ha richiesto un importante lavoro di dimensionamento strutturale delle vetroresine e una stretta collaborazione con i fornitori, perché realizzare elementi come l'hard top o i grandi vetri curvi di prua ha rappresentato una sfida ingegneristica significativa. Lo stesso vale per le movimentazioni di poppa: le terrazze apribili, le superfici vetrate del mezzanino lower deck affacciato sul lounge e i relativi portelloni hanno richiesto un importante lavoro sia sul piano strutturale sia su quello meccanico”.

E quelle più tecniche?

“L'integrazione dell'Ips Professional Platform, che ha comportato la completa riprogettazione del

fondo e del layout della sala macchine, con quattro motori disposti in linea, due per lato con i pod al centro. A tutto questo si aggiunge la beach area di poppa con la piscina incassata a ponte. Dal punto di vista ingegneristico significa gestire masse importanti tra jacuzzi, acqua, sistemi di riscaldamento, coperture scorrevoli e swimming platform mobile”.

Come è nata la collaborazione con Volvo sull’Ips Professional Platform?

“È un progetto che abbiamo sostenuto fin dall’inizio della nostra collaborazione con Volvo. Quando, tra il 2017 e il 2018, abbiamo avviato il percorso comune sulla linea SX con l’Ips30, ci siamo resi conto che sulle nostre carene semiplananti le prestazioni alle velocità più contenute erano assimilabili a quelle di una linea d’asse. Una situazione diversa rispetto ai vantaggi che il sistema Ips esprime alle velocità più elevate. La collaborazione sviluppata in questi anni è servita proprio a fornire dati e indicazioni che evidenziassero la necessità di una piattaforma di dimensioni superiori, capace di garantire elevata efficienza anche nei regimi dislocanti e semiplananti. L’Ips Professional Platform nasce per rispondere a questa esigenza. I principali vantaggi derivano dall’impiego di eliche più grandi, che migliorano il rendimento alle basse velocità, e da un rapporto di riduzione superiore rispetto all’Ips30. Un altro elemento fondamentale è il sistema di controllo Volvo, che gestisce automaticamente l’avviamento e la messa in linea dei motori in funzione della potenza richiesta. In uscita dal porto, ad esempio, si può navigare utilizzando soltanto due motori, mentre gli altri entrano in funzione progressivamente quando aumenta la richiesta di potenza. Questo approccio riduce le ore motore e i costi di manutenzione, consentendo al tempo stesso di sfruttare al meglio le caratteristiche dell’apparato propulsivo. A tutto ciò si aggiunge l’integrazione del sistema Scr per l’abbattimento delle emissioni che ha comportato un importante lavoro di progettazione e ingegnerizzazione legato all’installazione dei serbatoi dell’urea, dei sensori e di tutta la componentistica necessaria”.

Vedete ulteriori applicazioni future di questa piattaforma?

“Non escludo che in futuro possano esserci ulteriori sviluppi e nuove applicazioni della piattaforma anche su altri progetti”.

Quali materiali avete scelto per la costruzione dell’SX120?

“Per quanto riguarda la costruzione, lo scafo viene realizzato con laminazione tradizionale manuale, mentre per coperte, sovrastrutture e hard top utilizziamo processi di infusione con ibridi in carbonio. L’obiettivo è ridurre i pesi nelle aree più sensibili della barca, mantenendo elevati livelli di resistenza strutturale”.

Come sono stati sviluppati i sistemi di bordo e la plancia di comando?

“La gestione dell’impianto di bordo, dei comandi di plancia e del monitoraggio nave deriva principalmente da know-how interno. La progettazione viene sviluppata insieme ai fornitori per la parte hardware e software, mentre per quanto riguarda i sistemi di navigazione non esiste una scelta esclusiva. Abbiamo realizzato yacht equipaggiati con Raymarine, Simrad e Furuno. Molto dipende dal mercato di destinazione e dalle richieste specifiche dell’armatore”.

Quanto conta il tema della domotica e dell’integrazione dei sistemi di bordo?

“È un aspetto che varia molto da barca a barca. Ormai parliamo di una piattaforma che ha già diverse unità in costruzione e le richieste degli armatori possono essere differenti. Le

configurazioni standard prevedono una base di domotica dedicata principalmente alla gestione dell'illuminazione e della climatizzazione, ma su alcune unità vengono installati sistemi di entertainment e cyber security più evoluti. In diversi casi abbiamo integrato anche sistemi di assistenza alla manovra con telecamere, utilizzando soluzioni Raymarine o Garmin a seconda delle esigenze del progetto”.

Le superfici vetrate rappresentano uno degli elementi distintivi dell'SX120.

“Abbiamo lavorato molto sulle forme dei cristalli e su superfici complesse, soprattutto nella zona di prua e nell'area della piscina. Per questo modello la collaborazione principale è stata con Isoclima, ma sulla gamma SX lavoriamo anche con Sedak. Per quanto riguarda le parti apribili, i vetri up-down del flybridge sull'upper deck sono stati sviluppati insieme a Mak2. Anche le porte scorrevoli hanno richiesto un importante lavoro di sviluppo: in questo caso collaboriamo con Foresti & Suardi, con cui negli ultimi anni abbiamo costruito una stretta collaborazione tecnica”.

Quali sono i principali partner coinvolti nei sistemi di movimentazione?

“Per verande, portelloni laterali, sistemi di movimentazione, plancetta e gru di poppa collaboriamo con Fidema. Si tratta di un pacchetto che comprende progettazione, ingegnerizzazione e integrazione di tutte le movimentazioni principali e che abbiamo sviluppato seguendo lo stesso approccio già adottato su SX100 e SX112”.

Come avete affrontato il tema della stabilizzazione?

“Su questa barca utilizziamo stabilizzatori Sleipner con pinne Vector. Oggi sia le pinne sia i giroscopi hanno raggiunto livelli molto elevati di efficacia, ma la scelta dipende dalle caratteristiche dell'imbarcazione e dal suo comportamento dinamico. La differenza è che ogni imbarcazione, in funzione della carena, della posizione del baricentro e dell'altezza complessiva, ha un proprio modo di muoversi sull'acqua. Nel caso di yacht superiori ai cento piedi, il periodo di rollio tende ad aumentare per effetto delle dimensioni, della posizione dei baricentri e delle caratteristiche della carena. In queste condizioni la pinna risulta generalmente più efficiente. Per ottenere risultati analoghi con i giroscopi sarebbe necessario installare più unità, con un conseguente aumento di peso e costi. La pinna resta un'appendice dello scafo, ma se correttamente progettata consente di evitare diverse tonnellate di peso aggiuntivo a bordo. Per questo motivo, su yacht di questa categoria riteniamo che rappresenti la soluzione più efficace”.

Perché avete scelto Sleipner?

“Adottiamo un approccio multibrand e non abbiamo partnership esclusive. Nel corso degli anni abbiamo lavorato con Cmc Marine, Humphree e Sleipner, ampliando progressivamente il numero di fornitori presenti nella gamma. La scelta di Sleipner sugli SX nasce soprattutto dall'esperienza maturata con questi sistemi e dal buon livello di confidenza raggiunto nel tempo. Non esiste una motivazione esclusiva né una preclusione verso altre soluzioni”.

Quale ruolo ha l'efficienza energetica nello sviluppo dell'SX120?

“È un tema sempre più importante e coinvolge diversi sistemi di bordo. La climatizzazione, ad esempio, dispone di modalità eco e di controlli inverter che consentono di ridurre i consumi. Lo stesso vale per gli stabilizzatori, che possono adottare modalità operative specifiche per limitare l'assorbimento energetico quando le condizioni lo consentono. Stiamo inoltre sviluppando

applicazioni con batterie al litio sia sull'SX100 sia sull'SX120. Dopo un periodo di rallentamento legato alle preoccupazioni sulla sicurezza, queste tecnologie stanno tornando a essere richieste dal mercato. Oggi i livelli di sicurezza sono molto superiori rispetto a quelli di sette o otto anni fa. In questo senso l'efficientamento energetico non dipende da un singolo sistema, ma dall'insieme delle tecnologie presenti a bordo: dalle modalità eco della climatizzazione alla gestione dei chiller e dei compressori a giri variabili, fino ai sistemi di stabilizzazione”.

Quali soluzioni avete adottato per i grandi impianti?

“Per quanto riguarda la climatizzazione collaboriamo con Veco, utilizzando sistemi inverter orientati all'ottimizzazione energetica. Per ormeggio e ancoraggio lavoriamo con il brand Italwinch di Mz Electronic, mentre le bitte sono sviluppate internamente da Sanlorenzo e realizzate su disegno proprietario. Per porte stagne, tagliafuoco e osteriggi collaboriamo principalmente con Calistri e a volte con Olcese Ricci. Molti altri elementi dipendono invece dalle richieste dell'armatore”.

Per i tender con chi lavorate?

“Williams è probabilmente il marchio più diffuso perché offre una gamma di dimensioni adatta alle caratteristiche della barca. Abbiamo infatti limiti dimensionali e di carico sulla gru di poppa che rappresentano uno dei vincoli progettuali da rispettare. Utilizziamo comunque anche altri brand in funzione delle richieste dell'armatore e, in alcuni casi, realizziamo soluzioni custom”.

Quali altri fornitori partecipano al progetto SX120?

“Tra gli altri partner coinvolti figurano Hi-Tide per le piscine, Lopolight per le luci di via e Gallinea per i tergicristalli, Seafire per il sistema antincendio, OceanLed per luci subacquee e Boero International per l'antivegetativa”.

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 Wednesday, August 19th, 2026 at 5:00 pm and is filed under [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.