

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Tykun X H1, il passo avanti del day tender sostenibile

Nicola Capuzzo · Monday, December 15th, 2025

Dopo il lancio del **Tykun X**, tender completamente custom in alluminio, il Gruppo Med svela il cuore tecnologico del progetto a idrogeno applicato alla sua nuova piattaforma. Nasce così Tykun H1, declinazione a celle a combustibile del Tykun X, pensata per armatori e professionisti che cercano una propulsione elettrica pulita, silenziosa e concreta, senza rinunciare a velocità e autonomia. Il modello è già completamente ingegnerizzato e pronto per entrare in produzione.

Lungo 12 metri, il Tykun H1 è frutto del lavoro congiunto del Gruppo Med e del Gruppo Tesya, realtà che ha sviluppato il sistema di propulsione a idrogeno dei chase boat dell'ultima America's Cup. Un trasferimento di know-how diretto dal mondo delle competizioni a quello della nautica di serie evoluta. Il risultato è un'imbarcazione che naviga in modalità elettrica fino a 35 nodi, con un'autonomia complessiva che arriva a 60 miglia nautiche, sufficiente per coprire un'intera giornata di utilizzo reale. Tykun H1 è a tutti gli effetti una barca elettrica. I motori sono alimentati da un pacco batterie, mentre una singola cella a combustibile a idrogeno lavora come range extender, ricaricando costantemente le batterie durante la navigazione. È presente anche il collegamento alla presa di banchina, che consente di usare l'unità come tender elettrico ad alte prestazioni anche in assenza di infrastrutture dedicate all'idrogeno.

“Il progetto Tykun H1 è nato da una sfida chiave: realizzare un tender a idrogeno che fosse davvero utilizzabile e gestibile da un armatore – spiega Ugo Casadio, responsabile tecnico del Gruppo Med -. L'obiettivo era trasformare l'esperienza dell'America's Cup in una barca fruibile da un pubblico più ampio”. Le specifiche di base erano chiare: semplicità di gestione, autonomia per l'intera giornata, velocità massima fino a 35 nodi e una crociera attorno ai 20 nodi, senza rinunciare allo stile e alla personalizzazione tipici della gamma Tykun. Il contributo del Gruppo Tesya è stato centrale nella semplificazione dell'impianto. “Le barche foiling a idrogeno dell'America's Cup richiedevano prestazioni estreme”, racconta Vittorio Maccone, Sales Engineer di Tesya. “Da quell'esperienza abbiamo ricavato dati e competenze per riprogettare il sistema rendendolo molto più user-friendly. Con il Gruppo Med l'obiettivo era chiaro: una barca a idrogeno che potesse essere utilizzata da tutti”.

A bordo sono installati quattro serbatoi che contengono circa 32 kg di idrogeno a una pressione massima di 350 bar. Il gas alimenta la cella a combustibile, che lo trasforma in energia elettrica generando come unica emissione acqua pura. “È come avere una barca elettrica con il caricatore sempre collegato – sottolinea Maccone -. Così superiamo i limiti tipici delle barche elettriche,

soprattutto autonomia e tempi di ricarica, perché il rifornimento richiede meno di tre minuti”.

La sicurezza è stata un tema centrale sin dalle prime fasi del progetto. Tutti i componenti sono certificati secondo standard marini approvati da enti di classificazione riconosciuti. I serbatoi sono collocati in aree con ventilazione naturale e forzata, per garantire condizioni operative sempre controllate. A supporto dell’operatività entra in gioco NatPower H, partner strategico per il rifornimento di idrogeno in porti e marine selezionate, anche con soluzioni mobili. “Stiamo costruendo una rete infrastrutturale globale, con 40 punti di rifornimento già operativi”, spiega Marco Vassallo di NatPower H, citando operazioni già effettuate tra Monaco, Francia, Italia e i principali laghi italiani. L’integrazione del sistema a idrogeno è stata curata anche sotto il profilo progettuale e stilistico. Il team Med, insieme all’architetto Tommaso Spadolini, ha lavorato per rendere l’idrogeno quasi invisibile. “Oltre agli spazi ventilati per i serbatoi, abbiamo previsto vani dedicati a batterie e celle a combustibile, mantenendo comunque lo stivaggio di prua. Il nostro intento era creare un layout in cui l’idrogeno fosse praticamente invisibile. Abbiamo conservato i tratti distintivi della gamma Tykun, innalzando il ponte di soli 10 centimetri e integrando le prese di ventilazione nei montanti del T-top”.

L’alluminio resta un elemento chiave, perché consente ampie possibilità di personalizzazione di layout e dotazioni, sia in versione tender per superyacht sia come dayboat indipendente di alta gamma. Il Tykun H1 è pronto per la costruzione, con tempi stimati tra gli 8 e i 10 mesi per il primo esemplare. A regime, le consegne varieranno tra i 6 e gli 8 mesi in base al livello di personalizzazione richiesto.

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 17 Febbraio 2026 al Marina Portosole di Sanremo l’8° Forum di SUPER YACHT 24

This entry was posted on Monday, December 15th, 2025 at 8:25 am 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.