

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Protector Boat punta sulla personalizzazione dei tender

Nicola Capuzzo · Thursday, May 14th, 2026

Protector Boats, cantiere neozelandese appartenente a Rayglass Boats e distribuito in Europa da PB Europe, società del gruppo Ancasta, guarda ai tender custom per superyacht. Storicamente conosciuto per i propri rib ad alte prestazioni derivati da applicazioni professionali e commerciali, il marchio sta ampliando la propria presenza nel settore dei superyacht attraverso un approccio che punta sulla personalizzazione strutturale e funzionale delle imbarcazioni. L'obiettivo non è più offrire semplici configurazioni opzionali, ma sviluppare tender e chaseboat progettati in funzione del profilo operativo dello yacht principale.

“I tender per superyacht non sono più soluzioni standard disponibili a catalogo – spiega Andy Andrews, responsabile vendite europeo di Protector Boats -. Armatori e comandanti richiedono imbarcazioni che riflettano le ambizioni dello yacht principale, sia che si tratti di esplorare aree di navigazione remote, supportare crociere di tipo expedition oppure offrire una gamma molto più ampia di sport acquatici e attività a bordo”. L'esempio più significativo di questa evoluzione è rappresentato dal nuovo Targa 410 Expedition, costruito per un cliente del settore charter. Il progetto nasce dall'esigenza di disporre di una chaseboat in grado di operare in aree remote e di accompagnare yacht impegnati in crociere esplorative. “Questa particolare evoluzione progettuale – dice Andrews – è stata guidata da un cliente che desiderava una chase boat in stile explorer per uno yacht da charter dedicato all'avventura. Man mano che i superyacht raggiungono destinazioni sempre più lontane, dai fiordi norvegesi agli atolli del Pacifico, anche i tender devono essere altrettanto capaci, autonomi e resistenti”.

Il Targa 410 Expedition è stato sviluppato in collaborazione con due comandanti esperti, traducendo le esigenze operative reali in soluzioni progettuali concrete. Tra gli interventi più significativi figura la sostituzione della tradizionale motorizzazione fuoribordo con una coppia di motori diesel entro bordo Volvo, scelta che consente di uniformare il combustibile utilizzato a bordo dello yacht principale. La cabina è stata completamente riprogettata, con un aumento dell'altezza interna e una migliore visibilità garantita da un parabrezza inclinato di nuova concezione. A bordo trova posto un sistema di alimentazione solare destinato a incrementare l'autonomia durante le soste prolungate, mentre i sedili ammortizzati Shoxs Helmaster permettono di limitare le sollecitazioni per equipaggio e ospiti anche in condizioni meteo marine difficili. Particolare attenzione è stata dedicata alla capacità di carico. Un sistema di supporti installati sul tetto consente infatti di trasportare kayak, sup e water toys senza compromettere la disponibilità degli spazi sul ponte. Anche l'impianto audio è stato oggetto di un importante aggiornamento, con

una configurazione pensata per garantire una diffusione sonora uniforme a bordo.

«Non si tratta di una personalizzazione estetica – sottolinea Andrews -; è un adattamento guidato dall'ingegneria e determinato dal modo in cui queste imbarcazioni vengono realmente utilizzate, spesso in ambienti impegnativi e lontano da qualsiasi supporto immediato». La capacità di adattamento della gamma è confermata anche dalla costruzione di un Targa 310 destinato a operare da una nave appoggio Damen al servizio di un superyacht di grandi dimensioni. L'unità è stata configurata come cabin tender compatto e mezzo dedicato agli sport acquatici, con una colorazione coordinata sia con lo yacht principale sia con la support vessel. Tra le dotazioni figurano una piccola cucina sottocoperta, servizi igienici chiusi, un impianto di lavaggio con acqua dolce e spazi destinati al pernottamento dell'equipaggio, ampliando così la versatilità operativa del tender.

La costruzione delle imbarcazioni avviene nello stabilimento Rayglass in Nuova Zelanda, mentre parte degli allestimenti e delle finiture viene completata nel Regno Unito presso il centro di assistenza e commissioning di Ancasta a Hamble, vicino a Southampton. Qui vengono installate coperture, protezioni e componenti personalizzati destinati ai singoli progetti. Parallelamente Protector sta sviluppando configurazioni specifiche per le unità destinate a operare stabilmente in Medio Oriente, dove la crescita delle flotte di superyacht richiede soluzioni dedicate alle elevate temperature ambientali. Tra gli equipaggiamenti previsti figurano impianti di climatizzazione, estensioni delle superfici ombreggiate, materiali di coperta specifici e sistemi di ricarica solare. L'origine professionale dei rib del cantiere rappresenta uno dei principali punti di forza della gamma. Nati per impieghi militari, di polizia, pilotaggio e servizi marittimi, i Protector sono caratterizzati da strutture sovradimensionate rispetto agli standard del diporto, offrendo una base particolarmente adatta alla realizzazione di tender ad alte prestazioni per i superyacht. «Il mercato moderno dei tender per superyacht – aggiunge Andrews – è definito da innovazione, versatilità e robustezza. Protector sta costruendo una posizione di primo piano comprendendo come stanno evolvendo le operazioni e applicando decenni di esperienza professionale nel settore marittimo per soddisfare queste nuove aspettative».

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 6:15 pm 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.

