

SIMRAD
RISPARMIA FINO A
300€
CLICCA QUI

Acquista un
chartplotter Simrad
NSS evo3 o Go
insieme agli accessori
inclusi e una mappa C-MAP

GIUGNO 03, 2019

TV	BARCHE E YACHT	GOMMONI	MOTORI	I NOSTRI TEST	FISHING	SPORT	ACCESSORI	SERVICE	PORTI
----	----------------	---------	--------	---------------	---------	-------	-----------	---------	-------

BREAKING NEWS | Ecco i risultati di BoatMag · Frauscher 858 Fantom Air, l'eleganza corre a 46 nodi su una barca en plein air ·



I NOSTRI TEST

Pardo 38, un po' glamour un po' fast cruiser

BY ALBERTO MONDINELLI · GIUGNO 2, 2019

Provato in anteprima l'atteso Pardo 38 non ha tradito le aspettative: un progetto intelligente che sa coniugare lo stile del cantiere con la crociera veloce.



Dalle parole degli uomini del cantiere si intuisce come il Pardo 38 sia nato con un duplice obiettivo: proporre una barca a un prezzo più abbordabile (con qualche optional si può stare sotto i 400 mila euro), ma che non “cannibalizzasse” troppo il mercato del capostipite Pardo 43. Dopo questo test posso affermare che il doppio obiettivo è stato centrato e vi spiego perché.



Pardo 38, il test

Se volevamo mettere alla prova i plus nautici della carena del Pardo 38 non ci poteva essere giornata migliore, se invece volevamo fare un servizio fotografico da sogno non ci poteva essere giornata peggiore, quindi le foto di questo servizio sono state scattate qualche giorno dopo. Vento con raffiche oltre i 30 nodi e onda corta che man mano ci si allontana dalla costa si faceva sempre più formata. Sono a Portopiccolo, una discutibile urbanizzazione a pochi chilometri da Trieste, e mi appresto a provare il Pardo 38 in compagnia di alcuni colleghi arrivati da tutto il mondo per l'occasione. Questo per sottolineare l'attesa che regnava attorno al lancio del nuovo modello del cantiere italiano.



Come dicevo, non ci poteva essere campo di prova migliore e la risposta del Pardo 38 è quella che ti aspetti: passaggio sull'onda sempre morbido, anche quando con gli stretti raggi di virata consentiti dai piedi poppieri si provano un po' di manovre al limite. La sensazione di sicurezza e di una costruzione solida e marina è percepita ai massimi livelli e, anzi, si rimpiange di non avere in sala macchine una motorizzazione un po' esuberante dei 2x300 cv dei Volvo Penta turbodiesel D4. Già i Volvo D6 che saranno montati sugli altri due modelli in fase di ultimazione in cantiere mi sembrano più appropriati, anche se il Pardo 38 numero 4, destinato agli States, promette di essere davvero “eccitante” con a poppa tre fuoribordo Mercury Verado V8 da 300 cv l'uno. Eh sì, perché una delle novità di questo modello è proprio quella di poter scegliere tra la versione entrofuoribordo e quella fuoribordo, invece delle Volvo IPS che completano di due fratelli maggiori Pardo 43 e Pardo 50. La motorizzazione base del Pardo 38 è invece costituita da due entrofuoribordo Volvo Penta V6 a benzina di 280 cv l'uno.

PRINT

TAGS

PARDO 38

VOLVO PENTA

FAST CRUISER

PARDO YACHTS



Quindi i 35 nodi di velocità di punta toccati con mare a favore possono essere considerati un buon risultato, perfettibile con una iniezione di cavalli. Infatti nei primi test della versione con i tre fuoribordo Mercury si sono sorpassati agevolmente i 50 nodi. Velocità che sono nelle corde di questo Pardo 38, visti gli ampi margini di sicurezza che garantisce in questa versione affrontando un mare non proprio facile e amico. Un'ultima annotazione per il minimo di planata, tenuto a 12 nodi e 2 mila giri consumando 36 litri/ora, ma anche alla velocità di crociera compresa tra i 20 e 25 nodi, i consumi restano interessanti. Mentre rientro in porto non posso non fare un paragone con il test del Pardo 50 (di prossima pubblicazione) di poche ore prima, la differenza delle misure in navigazione ovviamente si percepisce ma non come ci si potrebbe attendere: anche da questo punto di vista il Pardo 38 convince in pieno.

[Leggi qui la nostra prova del Pardo 43](#)





Pardo 38, a bordo

Detto delle possibili motorizzazioni, che costituiscono indubbiamente una delle novità di questa barca rispetto ai modelli maggiori, si deve notare che il resto del progetto si sviluppa su soluzioni stilistiche e di layout consolidate. Prua rovesciata e profilo laterale non lasciano dubbi sul “family feeling” Pardo. Lo scafo però è più stretto del Pardo 43 (3,50 metri contro 4,20) e voler esaltare ulteriormente le doti velocistiche della barca, anche se a discapito di un po' di abitabilità. Nonostante questo, il pozzetto offre una raccolta e accogliente dinette che, abbassando il tavolo, si trasforma in solarium, mentre le sedute a poppavia possono essere ribaltate per accedere alla sala macchine.



Il blocco cucina e la tripla seduta di driver e ospiti sono protette dal top rigido (altro segno distintivo Pardo), così come la plancia dal design sobrio quanto razionale. L'accesso a prua è quanto di più agevole si possa immaginare grazie alle alte e protettive murate. Qui il prendisole prodiero è ben dimensionato ma lascia comunque spazio per il passaggio, a confermare il layout “walkaround” degli altri modelli. Da notare due panchette a scomparsa nella murata, non so bene quanto utili, e

l'ampio uso di Flexiteek che ormai distinguere dal legno vero è sempre più difficile. Da notare anche che con la motorizzazione fuoribordo la spettacolare plancia poppiera viene sacrificata per buona parte, anche questo un elemento da tenere in considerazione al momento della scelta della motorizzazione.



Tre gradini e scendo sottocoperta dove mi attende un arioso open space con un grande letto a prua, un elegante mobile a sinistra e un ampio bagno a dritta. La scelta delle essenze e la loro lavorazione è da Cantiere del Pardo e non c'è bisogno di aggiungere altro. Altre due cuccette sono ricavate dietro la scala sotto il pozzetto, comode come dimensione, un po' meno come altezza disponibile. Mi lascia perplesso la scelta di avere a prua il solo lettone matrimoniale centrale, indubbiamente invitante, ma forse renderlo trasformabile in una dinette coperta sarebbe stato opportuno per dare una prospettiva più crocieristica a questa barca. Anche la mancanza di un angolo cottura coperto può far storcere il

naso... ma sono due piccoli appunti su un giudizio nel complesso più che positivo, con alcune punte di autentico entusiasmo in navigazione e per alcuni dettagli che fanno davvero la differenza o, se preferite, fanno un Pardo!

I numeri del Pardo 38

Lunghezza ft m 11,90
lunghezza scafo m 10,95
Larghezza ft..... m 3,60
Dislocamento senza motore ... kg 7.000
Immersione m 0,90
Motorizzazione max 2 x 300 cv Volvo Penta D4
Serbatoio carburante l 1.000
Serbatoio acqua l 180
Portata persone 12/16
Omologazione CE B/C

PRESTAZIONI

600 giri 4,0 nodi 3,9 l/h
1000 giri 6,2 nodi 7,5 l/h
1500 giri 8,7 nodi 19 l/h
2000 giri 12 nodi 36 l/h
2500 giri 18 nodi 58 l/h
3000 giri 26 nodi 78 l/h
3600 giri 35 nodi 116 l/h

CONDIZIONI DELLA PROVA

Mare mosso, carena pulita, carburante 600 l, acqua 30 l, equipaggio 6 persone

PREZZO (IVA ESCLUSA)

Volvo Penta V6 benzina 2x280 cv 309.000 euro

