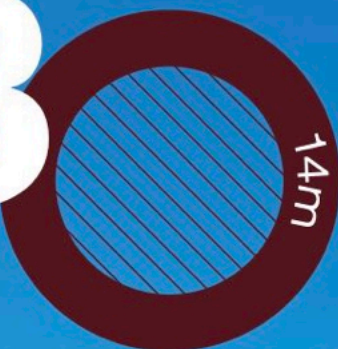


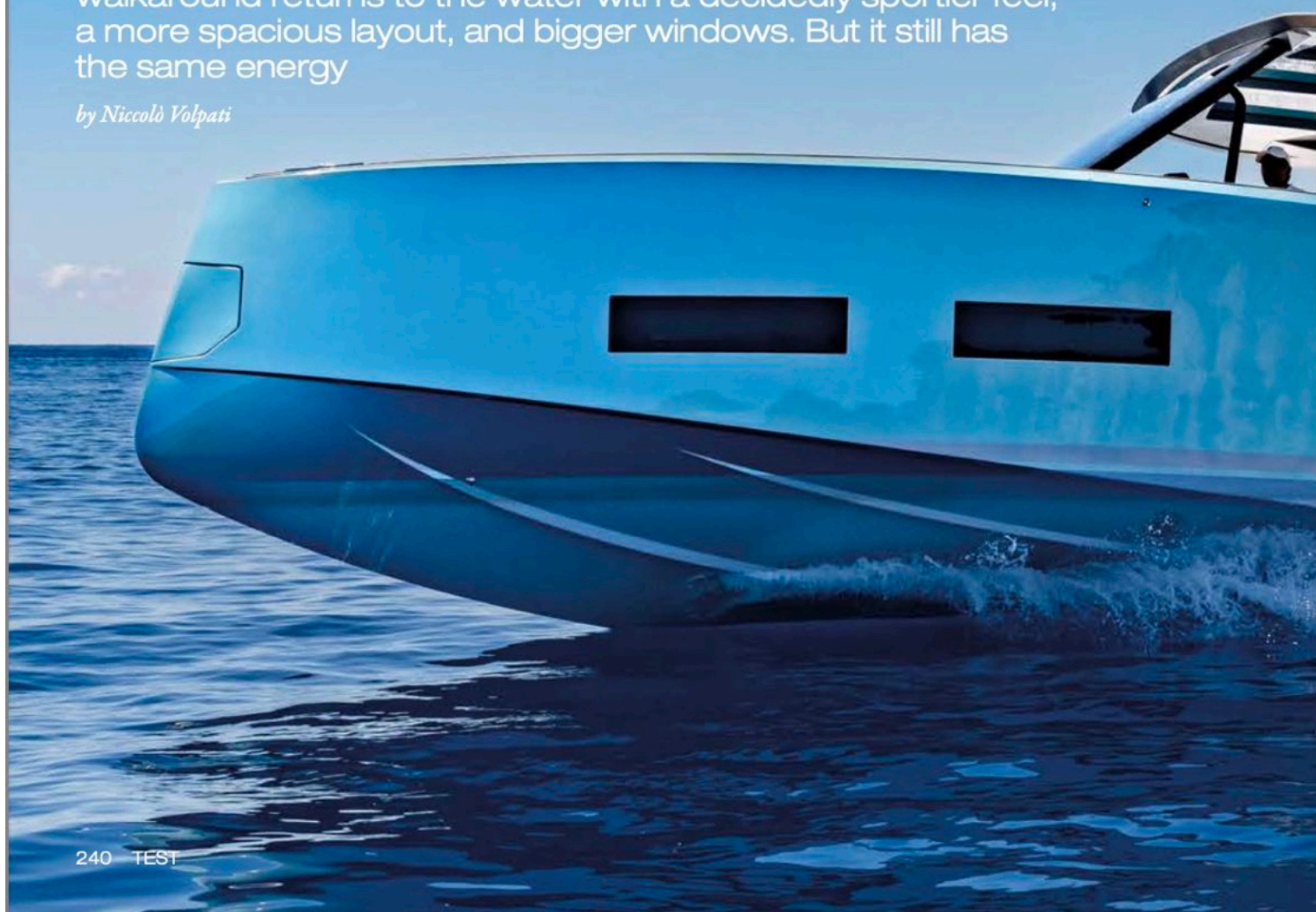
TEST PARDO 430

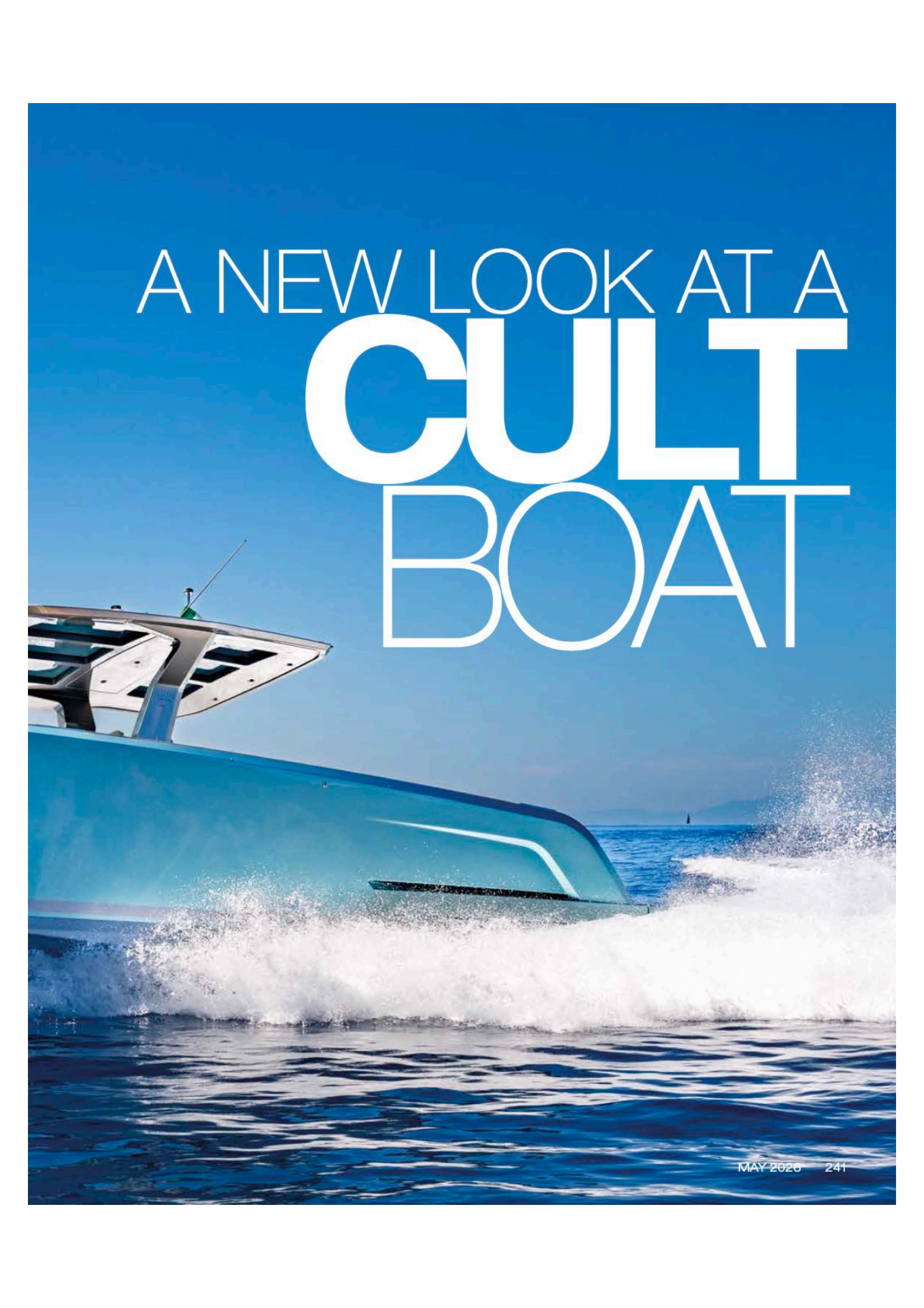


Emblema di un successo e apripista dell'era a motore del cantiere di Forlì, il mitico walkaround torna in acqua con un'allure decisamente più sportiva, spazi più generosi e ampie finestre. Immutata la grinta

The symbol of success and a boat that blazed a trail for the motor-powered era of the Forlì-based yard, the legendary walkaround returns to the water with a decidedly sportier feel, a more spacious layout, and bigger windows. But it still has the same energy

by Niccolò Volpati



A high-speed boat, likely a racing catamaran, is shown from a low angle, moving from left to right across the frame. The boat's hull is a vibrant blue, and its sleek, aerodynamic design is evident. A large, white, foamy wake is being churned up by the boat's hull, contrasting sharply with the deep blue of the water. In the background, the horizon line is visible under a clear, bright blue sky. A small, distant sailboat can be seen on the horizon. The overall scene conveys a sense of speed and modern maritime technology.

A NEW LOOK AT A **CULT** BOAT

C'è un prima e c'è un dopo. *Pardo 43* è stata la prima barca a motore del cantiere, quella che fece nascere Pardo Yachts dopo una carriera di successo nel mondo della vela.

Qualcuno potrà obiettare che i walkaround esistevano già. Vero. Ma il 43, che fece la sua comparsa nel 2017, ha interpretato questa tipologia in modo assolutamente innovativo. È stato un vero punto di svolta. È stato come il passaggio dalle cabine telefoniche agli smartphone per capirci. Pardo dimostrò che una barca fatta per le uscite giornaliere, o per una crociera a corto e medio raggio, poteva essere anche un'icona di stile. Ce ne accorgemmo in tanti. In poco tempo quel modello fu un successo.

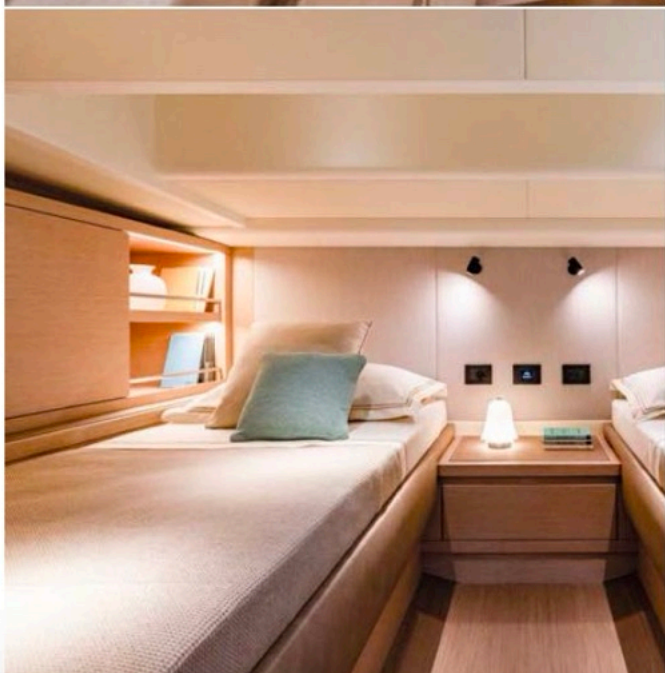
Da allora di acqua sotto le carene ne è passata parecchia e i modelli a motore del cantiere di Forlì si sono succeduti uno dopo l'altro.

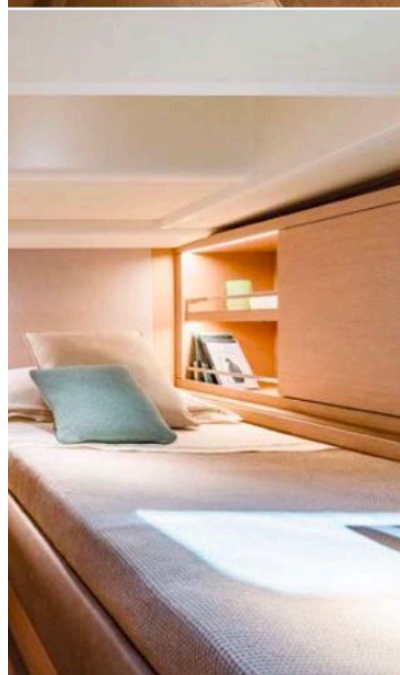
Nonostante il trionfo, arriva sempre il momento della rivisitazione. Non è cambiata la carena, a firma di Zuccheri Yacht Design, che ha dimostrato ampiamente la sua efficacia. Basti ricordare che in meno di dieci anni sono stati oltre 300 i modelli di 43 venduti ed è quindi difficile anche solo immaginare che ci sia qualche armatore insoddisfatto delle prestazioni e della stabilità in navigazione.

Rimane anche la prua rovescia che l'ha contraddistinto. Cambia la sheer line che dà all'imbarcazione un design più sportivo. Le prese d'aria della sala macchine sono esterne, ma nascoste e in armonia con la curva delle murate. In coperta, la zona di prua ospita un divanetto lineare frontemarcia, perfetto da sfruttare anche durante la navigazione e non solo quando si è in rada. È stato ampliato il prendisole di poppa e il T-Top è in fibra di carbonio con i montanti integrati nel parabrezza che assicurano rigidità e robustezza alla struttura. Inoltre, sopra il T-Top, chi lo desidera, può montare numerosi pannelli solari per migliorare l'autonomia energetica di bordo. È stata ripensata anche la parte centrale della barca, con una plancia arricchita di nuove funzioni

Le finestrature a scafo consentono di avere molta luce naturale negli spazi interni.

The hull windows allow plenty of natural light into the interior spaces.





Un allestimento ancora più ricco e confortevole, con nuove sedute e prendisole più ampi, senza compromettere la facilità di spostarsi a bordo. Interni disegnati da Nauta e disponibili in due versioni: con due cabine fisse o con una cabina e una dinette trasformabile.

An even more luxurious and comfortable layout, featuring new seats and larger sun loungers, without sacrificing ease of movement on board. The interiors designed by Nauta come in two options: two fixed cabins or one cabin with a convertible dinette.



come l'interfaccia domotica sviluppata in collaborazione con Garmin. Cambia e si amplia il mobile cucina, che tuttavia non limita la facilità di movimento, tipica di qualsiasi walkaround. Gli interni, su questo modello, sono stati curati da Nauta e offrono diverse soluzioni di layout. Si può scegliere un allestimento con cabina doppia a poppa e una armatoriale a prua, oppure una dinette trasformabile in cuccetta matrimoniale. L'abitabilità non manca sottocoperta, ma l'innovazione più visibile è quella delle finestrature a scafo che consentono alla luce naturale di illuminare gli interni.

La sala macchine è personalizzabile: l'armatore potrà scegliere se installare uno stabilizzatore giroscopico, ma soprattutto decidere la motorizzazione. Il sistema Ips standard di Volvo Penta è il 500 con due motori da 370 cv, mentre come optional sono offerti il 600 con due propulsori da 440 cv e il 650 con una coppia di D6 da 480 cv ciascuno. Proprio quest'ultima è la motorizzazione che avevamo a disposizione durante la prova. Le opzioni per i propulsori non finiscono qui. Pardo Yachts, infatti, ha pensato anche ai fuoribordo e Zuccheri ha leggermente modificato lo scafo proprio per ottimizzare le prestazioni con questo tipo di motori. La scelta, in questo caso, spazia tra tre fuoribordo Mercury V10 da 400 cv o tre V12 da 600.

Disponibile anche con motori **fuoribordo**, ideale per chi cerca **PRESTAZIONI MAGGIORI** e per chi, come il mercato americano, è affezionato a questo genere di propulsione.

The *Pardo 43* is also available with **outboard** engines, making it ideal for those seeking **GREATER PERFORMANCE** and for those – such as the American market – who prefer this type of propulsion.





Tutto come ci si aspetta da una carena che ha già dimostrato la sua efficacia. Facile da condurre, con ottima stabilità e buone prestazioni. Barca promossa!

Just what you'd expect from a hull that has already proven its worth. Easy to handle, with excellent stability and good performance. Thumbs up to this boat!

La somma non è la stessa: mille e 200 cavalli sullo specchio di poppa nel primo caso e ben mille e 800 con i V12. A noi, nel Golfo di Saint Tropez, sono toccati gli Ips 650 con due propulsori da 480 cavalli ciascuno. Si tratta di una potenza molto equilibrata che ci ha permesso di raggiungere 36,3 nodi di velocità massima a 3 mila e 740 giri. Ce n'è abbastanza, sia come day boat, sia come weekender. Inoltre, il vantaggio è quello di consumi contenuti.

Si può navigare a qualsiasi velocità di crociera rimanendo sotto i cinque litri per miglio. Chi desidera prestazioni più estreme, ha comunque a disposizione la versione con i fuoribordo. Per quanto riguarda le sensazioni al timone, nulla è cambiato, per fortuna. La carena è sempre stabile e facile da condurre. *Pardo 43* rimane una barca ideale per un armatore esperto che non intende rinunciare allo stile, ma anche per un neofita. Il cantiere, inoltre, ha ampliato la capacità dei serbatoi del carburante, in modo da consentire crociere più lunghe o comunque più tempo tra un rifornimento e l'altro.

There is a before and after. The *Pardo 43* was the yard's first motorised boat and led to the creation of Pardo Yachts after a distinguished career in the sailing world.

Somebody might point out that walkarounds already existed. And that is true. But the 43, which first appeared in 2017, is a completely innovative interpretation of this type of boat. It was a true turning point, a bit like the move from telephone boxes to smartphones. Pardo showed that a boat designed for a day at sea or for short- or medium-range cruising could also be a style icon. A lot of us understood that. It didn't take long for that model to become a success.

Since then, plenty of water has passed under the hull, and the Forlì-based yard has produced a succession of motor yachts.



VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

36.3



AUTONOMIA MN RANGE NM

265



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

15.5

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

3.3



DISLOCAMENTO DISPLACEMENT

11



CANTIERE DEL PARDO

Via Fratelli Lumière, 34
I-47122 Forlì (FC)
T. +39 0543 782404
www.pardoyachts.com

PROGETTO

Zuccheri Yacht Design (architettura navale ed esterni),
Nauta Design (interni e coperta), Cantiere del Pardo
(concept)

SCAFO

Lunghezza f.t. 14,00m • Lunghezza scafo 12,80m
• Larghezza massima 4,20m • Pescaggio 1,20m
• Dislocamento 11.000 kg • Serbatoio carburante
1.300 l • Serbatoio acqua 400 l

MOTORE

2x Volvo Penta D6-IPS 650 • Potenza 353 kW
(480 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata 5,5 l • Regime
di rotazione 3700 giri/minuto • Peso a secco 920 kg

CERTIFICAZIONE CE CAT B

PREZZO

Base: 700.000 € Iva esclusa

PROJECT

Zuccheri Yacht Design (naval architecture and
exteriors), Nauta Design (interiors and superstructure),
Cantiere del Pardo (concept)

HULL

LOA 14,00m • Length 12,80m • Maximum beam
4,20m • Draft 1,20m • Displacement 11,000 kg
• Fuel tank volume 1,300 l • Water tank volume 400 l

MAIN PROPULSION

2x Volvo Penta D6-IPS 650 • Outlet mechanical
power 353 kW (480 hp) • 6 in-line cylinders • Swept
volume 5.5 l • Maximal rotational speed 3700 rpm
• Dry weight 920 kg

EC CLASSIFICATION CAT B

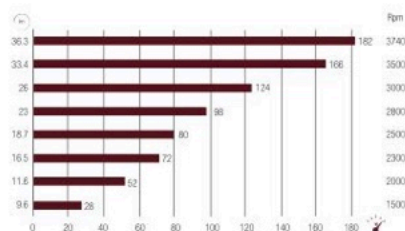
PRICE

700,000 € Excl. VAT as standard

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place Saint-Tropez
Altezza onda//Wave height 30 cm
Vento forza//Wind speed Assente//No wind
Persone a bordo//People on board 7
Carburante imbarcato 362 l
Fuel volume on board

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 10 secondi
Gliding time of 10s from 0 to glide

Tre le versioni degli IPS di Volvo Penta disponibili.
Si passa da una coppia di 370 cavalli a un
massimo di due motori da 480 cavalli ciascuno.
There are three versions of the Volvo Penta IPS
available. The power output ranges from two
engines of 370 horsepower each to a pair
of 480 horsepower each.

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/NA MI (CRUISING SPEED)

4.2



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/na mi	Range na mi
1500	9.6	28	2.9	464
2000	11.6	52	4.4	270
2300	16.5	72	4.3	250
2500	18.7	80	4.2	265
2800	23.0	98	4.2	276
3000	26.0	124	4.7	276
3500	33.4	166	4.9	240
3740	36.3	182	5.0	240



Il design che lo ha contraddistinto non cambia, ma alcuni elementi sono stati aggiornati, come, ad esempio, la sheer line, che conferisce un aspetto ancor più sportivo.

The unique design stays the same, but some details have been refreshed, like the sheer line, which enhances its sportier appearance.

Despite the triumph, the time to rework the concept will always arrive. The hull, by Zuccheri Yacht Design, has fully shown its effectiveness and has not been changed. You just have to bear in mind that in under ten years, over 300 units of the 43 have been sold, and it is thus also difficult to imagine that any buyer could not be happy with the performance and stability when underway. The distinctive inverted bow has been kept, but the sheer line has changed, giving it a more sporty look. The air intakes for the engine room have been worked harmoniously into the curves of the sides. The foredeck has a linear, front-facing sofa that is just right, whether at anchor or underway. The stern sun pad has been expanded, and the T-Top is in carbon fibre integrated into the windscreen, which adds strength and rigidity to the structure. What is more, you can opt to fit a number of solar panels above the T-Top to improve on-board energy autonomy. The amidships section has been redesigned to add extra features to the dashboard, including a hospitality appliance automation feature developed in partnership with Garmin. The galley unit has changed and grown, although it still doesn't make getting around difficult, as is normal with a walkaround. The interiors for this model have been handled by Nautica, and various layouts are available. You can go for a double cabin aft, and the owner's room forward, or a dinette that turns into a double room. The headroom is good, but the most obvious innovative feature is that the windows in the hull allow the interiors to be naturally lit.





Engine room

Volvo Penta Ips disponibili in tre versioni: Ips 500, 600 o 650. Si tratta sempre di una motorizzazione molto equilibrata per consumi e prestazioni.

Volvo Penta IPS are available in three versions: IPS 500, 600 or 650. All offer a perfect balance between fuel efficiency and performance.

The engine room can be customised, and buyers can fit a gyroscopic stabiliser, but the main decision is whether to go for the Volvo Penta IPS 500 system with two 370-horsepower engines, which come as standard. The 600 system with two 440 hp engines, or the 650 with a pair of 480 hp D6s available as options – and it was the last of these set-ups that we tried out on our test day. And there are other engines available besides.

Pardo Yachts also gives you the choice of fitting outboards, and Zuccheri have made a slight modification to the boat to optimise performance should you go down that route, with the choice between three 400-horsepower Mercury V10, or three 600 hp V12. Which, of course, don't add up to the same output: 1,200 hp on the transom in the first case, but as much as 1,800 with the V12. Our outing in the Gulf of Saint-Tropez was with the IPS 650 system and two 480 hp engines. That is a very nice balance and meant we could reach 36.3 knots at 3740 rpm. That is plenty, whether as a day boat or a weekender. Additionally, you get the benefit of low fuel consumption. You can cruise at any speed without using more than 5 litres per mile. Anybody looking for more extreme performance levels can always go for the outboard version. There haven't been any changes from earlier models in terms of feeling at the helm, which is good. The hull is always stable and easy to handle. The *Pardo 43* is still an ideal boat for an experienced owner who wants style, as well as for someone just starting out. And the yard has increased the size of the fuel tanks so you can go farther, or at least stop to refuel less often.

BARCHE

