

9.2020

Bootshandel
Skipper.

»» Bootshandel **Skipper.**

Motor- und Segelboote

Ⓐ ⒽⓇ ⓈⓁ € 5,30 · Ⓒⓗ sfr 8,80 · BeNeLux €5,40 5,20 €

21
SEITEN
BOOTS
MARKT

CHARTERBOOT-TEST

»Maura« – Linssen Classic Sturdy 36 AC

TESTS

AMT 165 BR

Iron 647

Leader 33 Outboard

Vedette 10.30 Salon

Pardo 38

SEGELN

Grand Soleil 42 LC
in der Praxis

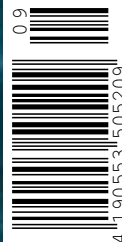
Bootstörn

BELGIEN UND
NIEDERLANDE



BOOTS- NETZWERKE

Geräte-Kommunikation am Beispiel
des NMEA2000-Netzwerkes



STIL UND SPEED

Diese extravagant designte Sportyacht ist die neue Pardo 38. Kürzlich bot sich die Gelegenheit, den aus italienischer Fertigung stammenden Eyecatcher auf der Kieler Außenförde Probe zu fahren.



Die Pardo 38 zeichnet sich durch ein erstklassiges Fahrverhalten aus. Das Boot geht 39,5 kn



1

Bitte blättern Sie nochmal kurz zurück auf die vorige Doppelseite und schauen sich die puristisch gestylte Pardo 38 in forciertes Gleitgeschwindigkeit an. Der 11,90 x 3,60 m messende Luxury-Tender, der in diesem Testbericht die Hauptrolle spielt, ist wahrlich ein Boot wie aus dem Bilderbuch. Wir wollten wissen, was dieses schwimmende Schmuckstück über die sportlich-elegante Optik hinaus zu bieten hat. Um die Beantwortung dieser Frage schon ein bisschen vorweg zu nehmen – eine ganze Menge. Doch der Reihe nach. Mit der in der Saison 2017 erfolgten Markteinführung der Pardo-Cruiser betrat die renommierte Segelboot-Schmiede Cantiere del Pardo aus Forlì in der Region Emilia-Romagna buchstäblich Neuland.

Als verantwortliche Spezialisten für das Projekt-Management und den Entwurf der edlen Powerboat-Serie wurden die in Bologna ansässigen, sehr erfahrenen Naval-Architekten von Zuccheri Yacht Design engagiert. Produktionsort der momentan in Längen von 50, 43 und eben 38 Fuß verfügbaren Kunststoff-Yachten – im Rahmen der boot Düsseldorf 2021 soll die Pardo Endurance 60 debütieren – ist jedoch das Werftareal im besagten oberitalienischen Forlì, und von dort aus wird auch der internationale Vertrieb organisiert.

Als deutscher Handelspartner von Cantiere del Pardo betätigt sich Dines Pontoppidan, dessen Firma Diamond Yachts an prominenter Stelle im Yachtzentrum Baltic Bay am Ostufer der Kieler Förde ange-

siedelt ist. Dort bekommen wir bei herrlichem Sonnenschein und ausnahmsweise fast völliger Windstille die frisch eingetroffene Pardo 38 zu Gesicht, die, am Übergabesteg vertäut und zum sofortigen Auslaufen bereit, auf ihre zweiköpfige Testcrew wartet. Ins Cockpit der in natura erstaunlich hochbordigen Probandin gelangt man äußerst bequem, und zwar über den um 103 cm verlängerten Bade- steg, der, wie der gesamte begehbare Decksbereich, mit strapazierfähigem Flexiteek belegt ist. Der Betrachter sieht sich zunächst mit einer Sitzgruppe unter freiem Himmel konfrontiert, die innerhalb weniger Sekunden in eine komfortable XXL-Liegewiese umgestaltet werden kann. Auf Knopfdruck breitet sich ein schattenspendendes Bimini aus, das in zusammenge- rolltem Zustand fein säuberlich an

dem sehr markant anmutenden, mit zehn Spotlights bestückten und pechschwarz eingefärbten Carbon-T-Top fixiert ist. Mittschiffs gibt es eine, wie wir finden, durchaus Sinn machende Open-Air-Kombüse, die ein zweiflammiges Ceranfeld, eine Druckwasserspüle und einen Kühlschrank beherbergt. Ordentlich Stauvolumen für Teller und Tassen sowie festen und flüssigen Proviant ist ebenfalls vorhanden, eine nette Bordparty könnte also jederzeit beginnen ...

Wir notieren erstmal eine Laufdeckbreite zwischen 30 und 60 cm, wobei die innere Freibordhöhe von 63 bis 78 cm reicht. Im Vordercockpit dominiert eine weitere straff gepolsterte Sonnenlouge das Bild, und an der Bugspitze macht man Bekanntschaft mit einer smarten Ankerinstallation, die vollständig vom Steuerstand aus zu bedienen ist. Der

Skipper hat ein ebenso edles wie übersichtliches Armaturenbrett mit multifunktionaler Navi-Elektronik und Volvo Pentas Docking Station vor sich. Nicht das Gelbe vom Ei ist hingegen die 14 mm starke Thermoplast-Windschutzscheibe, die an den Rundungen störende Verzerrungen aufweist. Tatsächlich könnte auch die Sitzposition besser sein und mehr Seitenhalt bieten. Unter Deck – drei Stufen führen hinab in den gut belüfteten Kabinenbereich – wartet die Pardo 38 mit angenehmen Platzverhältnissen und bis zu 195 cm Stehhöhe auf. Unterflur gibt es auf Wunsch zwei einwandfrei zugängliche Einzelkojen und in die Wände eingelassene Schränke. Die im Vorschiff postierte, mit einer einteiligen Matratze bestückte Doppelkoje misst 195 x 160 cm. An Steuerbord schließt sich die genügend Bewegungsfreiheit bietende Sanitärabteilung an.



2

1. Zentral postierter, sehr übersichtlich gestalteter Steuerstand – Punktabzüge gibt es für die Verzerrungen an den Rundungen der 14 mm starken Kunststoff-Scheibe, die ansonsten einen guten Windschutz verspricht
2. Die genügend Bewegungsfreiheit bietende Sanitärabteilung der Pardo 38 befindet sich an der Steuerbordseite. Sie beherbergt bei 184 bis 197 cm lichter Höhe eine elektrische Toilette nebst Handwaschbecken und Dusche
3. Der luftige Wohnbereich unter Deck präsentiert sich schlicht und minimalistisch. Die geräumige Bugsektion wird von einer komfortabel gefederten einteiligen Doppelkoje mit den Abmessungen 195 x 160 cm eingenommen
4. Unterflur stehen zwei weitere vollwertige Einzelkojen zur Verfügung, die wir mit jeweils 192 x 78 cm vermessen



3



4



1

2

1. Die Hecksitzgruppe mit zwei zusätzlichen Kühlschubladen und absenkbarem Tisch kann zur XXL-Sonnenliege umgestaltet werden
2. Hinter den Rückenlehnen der drei Fahrer- und Beifahrersitze ist die Open-Air-Pantry mit Kocher, Spüle und Kühlschrank postiert
3. Zwillingpower mit Kompressor-Technik: Volvos elektronisch gesteuerte D6-380-Turbodiesel mobilisieren jeweils 279 kW (380 PS)
4. So geht »smarte Ankerinstallation« – auf Knopfdruck öffnet sich eine Klappe an der Bugspitze und die Sache nimmt ihren Lauf ...
5. Zu den sinnvollen Ausstattungsdetails zählen die beidseitig vorhandenen, aus der inneren Bordwand ausklappbaren Trittstufen
6. Das Ausbringen von Fendern ist Pflicht, da eine Scheuerleiste fehlt. Der optionale achterliche Rammschutz kostet 2.655 Euro



4

5

6

Interessant ist, dass sich die Pardo 38 sowohl im Paket mit zwei beziehungsweise drei bärenstarken Mercury-Außenbordern als auch mit potenten Volvo-Zwillingmaschinen und Duoprop-Antrieben ordern lässt – hier bilden sechszylindrige Benziner mit jeweils 280 PS die Basis. Im Bauch des Testbootes machen sich hochmoderne D6-380-Turbodiesel breit, deren 558 kW (760 PS) natürlich nicht von schlechten Eltern sind. Die elektronisch gesteuerten schwedischen Selbstzünder erzeugen bereits aus dem Drehzahlkeller heraus heftigen Druck, so

dass bei synchronen 1.000 min⁻¹ glatte sechs Knoten anliegen. Schon mit abgelesenen 2.000 min⁻¹ bringen die bulligen 5,5-Liter-Aggregate den etwa neun Tonnen verdrängenden 38-Footer auf 13 kn, die den fast übergangslosen Eintritt in die Gleitphase bedeuten. Fortan überzeugt der schicke Italo-Walkaround durch ein mustergültiges Fahrverhalten bei bestem Handling, und zwar einhergehend mit beachtlichen Beschleunigungswerten. Wir steigern auf 3.000 min⁻¹, um einen souveränen Cruising Speed von 29 Knoten zu erzie-

len. Der offensichtlich optimal ausbalancierte V-Rumpf sprintet wunderbar geschmeidig durchs Ostseewasser und garantiert bis zu einem Spitzentempo von annähernd 40 nautischen Meilen pro Stunde Fahrvergnügen vom Feinsten. Leider kostet das Motorbootfahren auf Premium-Niveau richtig viel Geld. Im Falle der mit diversen teuren Zutaten exzellent ausgestatteten Vorführ-Pardo summieren sich stolze 581.265 Euro. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 11,90 m

Breite: 3,60 m

Tiefgang: 0,90 m

Gewicht: 9.000 kg

CE-Kategorie: B

Max. Personenzahl: 12

Kojenzahl: 4

Brennstofftank: 1.000 l

Wassertank: 180 l

Septiktank: 70 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Mercury-Außenborder, Leistung bis 3 x 220,6 kW (3 x 300 PS), oder Volvo-Innenborder, Benzin oder Diesel, jeweils Doppelanlagen mit Duoprop-Antrieben, Leistung 2 x 206 bis 2 x 323 kW (2 x 280 bis 2 x 440 PS)

Grundpreis (ab Laboe): 366.780 € für Innenborder-Version mit Basisbenzinern 2 x Volvo V6-280, Preis des fahrfertigen Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung 581.265 €

MOTOREN IM TESTBOOT

2 x Volvo D6-380 DP, elektron. gesteuerte Turbodiesel mit Ladeluftkühlung, Kompressor, Vierventil-Technik und Common-Rail-Einspritzsystem, Leistung je 279 kW (380 PS), Hubraum: 5,5 Liter, Gewicht mit Antrieb je 760 kg, Nenndrehzahl: 3.500 min⁻¹

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Carbon-T-Top, integrierter Hecksteg, Badeleiter, drei Pilot-Sitze am Steuerstand, Außendusche, Open-Air-Kombüse mit zweiflammigem Elektro-Herd, Druckwasserspüle und Kühlschrank, Niro-Handläufe

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Verlängerter Badesteg (8.700 €), synthet. Decksbelag (15.660 €), elektr. ausfahrbares Bimini-Verdeck (11.484 €), Volvo-Docking-System (14.500 €), Unterflurkabine mit zwei Kojen (6.612 €), el. Ankerwinde mit Ankergeschirr (9.860 €), Heizung (3.712 €), LED-Decksbeleuchtung (4.582 €), Scheuerleiste am Badesteg (2.655 €), zwei Kühlschränke in achterl. Sitzbank (3.712 €), 2 x Glass Cockpit Multifunktionsdisplay (14.616 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	60 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	63 dB(A)	4,1 kn
	1000 min ⁻¹	67 dB(A)	6,0 kn
	1500 min ⁻¹	72 dB(A)	9,2 kn
	2000 min ⁻¹	78 dB(A)	13,0 kn
	2500 min ⁻¹	81 dB(A)	20,3 kn
	3000 min ⁻¹	83 dB(A)	29,2 kn
	3500 min ⁻¹	85 dB(A)	38,7 kn
(Vollast)	3650 min ⁻¹	85 dB(A)	39,5 kn

Revier: Ostsee, Kieler Förde, querab von Laboe. **Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 18° C, **Luft:** 23° C, **Wind:** 0-1 Bft., **Tanks:** Diesel 500 l (50 %), Wasser 180 l (100 %)

- ⊕ Mustergültige Lauf- und Manöviereigenschaften
- ⊕ Testmotorisierung ermöglicht souveräne Fahrwerte
- ⊕ Extravagante Linienführung mit stimmigen Proportionen
- ⊕ Hervorragendes Platzangebot vor allem im Decksbereich
- ⊕ Hochwertige Materialauswahl und saubere Verarbeitung
- ⊕ Schönwetter-Boot mit großen Sonnenliegen im Bug und Heck
- ⊕ Sehr großflächig geratener Badesteg und viele stimmige Details
- ⊕ 1.000-l-Brennstofftank erlaubt einen beachtlichen Aktionsradius

- ⊖ Die Windschutzscheibe weist partiell störende Verzerrungen auf
- ⊖ Aus optischen Gründen wurde auf eine Scheuerleiste verzichtet
- ⊖ Relativ kleiner Wassertank und sehr klein geratener Septiktank

INFORMATIONEN UND WERFT

Diamond Yachts GmbH (Pardo-Exklusivimporteur und Lieferant des Testbootes), Yachtzentrum Baltic Bay, Börn 17, 24235 Laboe, Tel. 04343-42270, www.diamond-yachts.de

Cantieri del Pardo, Via Fratelli Lumière 34, I-47122 Forlì (FC), www.pardoyachts.com