

## Le Pardo 38 au banc d'essai



Par Norbert Conchin | Dimanche 20 octobre 2019 à 18h30



Surfant sur une recette à succès, le chantier italien renforce sa gamme d'open avec un day-boat de plus petite taille. Un bon compromis entre gabarit, confort et budget ? Essai en avant-première !



La carène a été étudiée pour dépasser les 50 noeuds. Dans les vagues, le Pardo 38 fait montre d'une grande aisance. ©Cantiere del Pardo

Après le 43' l'année dernière et le 50' sorti en début d'année, le Pardo 38 a été présenté cet automne à Cannes en avant-première. Les recettes du studio Zuccheri Yacht Design sont reprises et très bien adaptées au nouveau gabarit afin de conserver l'élégance et le côté sportif qui ont fait le succès de ses prédécesseurs. L'étrave inversée, le T top en carbone (qui provient du même fournisseur que Lamborghini) participent à son air de famille très reconnaissable. Les proportions sont idéales à l'extérieur comme à l'intérieur car rien n'a été sacrifié à l'habitabilité par rapport au 43'. A bord, on retrouve table et banquette transformables en grand bain de soleil, cuisine sous le hard-top, trois fauteuils frontaux au pilotage, quatre couchages et une salle de bain pour les aménagements intérieurs. Certes, il y a un peu moins de place partout, on perd la douche séparée et il faut abaisser la table de cockpit pour laisser place au bain de soleil, mais les fonctions essentielles sont bien remplies. Le lit double de 160 x 200 cm est très confortable et les deux couchages de 80 x 180 cm sont un bel appoint.



Contrairement à certains day-boats, le Pardo 38 dispose d'un seul passage à l'arrière. Celui-ci est décalé sur tribord. © Cantiere del Pardo

### **Une version hors-bord pour les amateurs de performances**

L'utilisation en day-boat est intuitive, le programme du bateau et l'essai qui va suivre vont nous en convaincre pleinement. Le 38 est disponible avec trois moteurs hors-bord de 300 chevaux mais l'encombrement des moteurs sur la plage arrière entrave l'accès à l'eau et cette version est réservée aux amateurs de performances avec une vitesse maxi de 47 nœuds. La carène étant développée pour prendre 55 nœuds il y a même une marge de sécurité. La version inbord est plus adaptée aux loisirs nautiques estivaux avec sa belle plateforme de bain arrière. Elle a en outre rien à envier en agrément avec ses deux Volvo D6 de 440 ch en option elle peut rivaliser en vitesse avec les hors-bord. Notre version est équipée des D6 de 380 ch alors que, de base, ce sont des Volvo V6 essence de 280 ch qui sont proposés. La transmission est faite par des Z drive beaucoup plus reculés par rapport aux IPS de la 43'. De fait la carène est en V beaucoup plus prononcée ce qui donne un passage en mer plus efficace et une vivacité beaucoup plus grande.

Au large de Cannes, nous atteignons en moins de 30 secondes la vitesse maxi de 37 nœuds. Les changements de direction sont très bien maîtrisés et procurent même un certain plaisir au pilote et à ses passagers bien installés dans les fauteuils baquets. Pour emmener toute la famille et profiter du bain de soleil en navigation, une vitesse de 25 à 28 nœuds semble être bien appropriée pour garder tout le confort. A cette allure, la consommation de 70 l/heure est raisonnable.



Ambiance minimaliste mais moderne pour la cabine avant. Elle dispose d'une couchette double avec salle d'eau à proximité. © Cantieri del Pardo

#### Notre avis

La recette de la potion magique a parfaitement été conservée sur le plus petit modèle de la gamme. Mieux, sa carène en V profond et sa motorisation transmise par des Z drive lui procurent une agilité et une tenue en mer aussi amusante que rassurante. A vous les belles reprises et les courbes bien négociées en appuis. Vos passagers seront ravis de pouvoir profiter du soleil, à une vitesse raisonnable et rien ne manque pour passer un weekend sur l'eau en tout confort. Un stabilisateur Seakeeper est aussi prévu en option. Le ratio plaisir, fonction, tarif est le plus convainquant de la gamme, on peut tout faire en s'amusant pour presque deux fois moins que le Pardo 50.

**Les +**

Look de famille très réussi et préservé

Comportement à la mer dynamique

Rapport fonction- tarif convainquant

**Les -**

Motorisation standard essence trop juste

Manque les dossiers basculants sur sièges

**Caractéristiques Techniques**

Longueur hors tout : 11,90 m

Maître bau : 3,60 m

Tirant d'eau haut/bas : 0,90 m

Déplacement léger : 7,2 t

Capacité carburant : 1 000 l

Personnes : 12/A – 16/B

Moteur in bord sta/opt : 2 x Volvo 280/380/440 ch

Moteur hord-bord : 2 x Mercury Verado 300 ch/350 ch/ 3 x 300 ch

Cabines/couchages : 2/4

Vitesse maxi/croisière : 37/25 nœuds avec 2 x 380 ch

Architecte : Zuccehri Yacht Design

Chantier : Cantiere del Pardo (Italie)

**Prix :**

De base : **309 000 € HT**

Full option : environ 625 800 € HT

Quelques options :

Supplément moteurs D6 440 ch 85 000 € HT

Joystick Volvo 12 500 € HT

Pont Flexiteeck 13 500 € HT

Stabilisateur Seakeeper 25 900 € HT