

Motor MAGAZIN 09'20 Boot

www.motorbootonline.de

**Boots +
Börse**
AKTUELLE MARITIME ANGEBOTE
Motorboote & Zubehör

HEIMATURLAUB

Reviertipp Lahn

JET-FUN

Test Onean
Jetboards



AN BORD

**Pardo 38
Cranchi T36**

Offizielles
Mitteilungsblatt:

Sportbootvereinigung
im Deutschen Motoryachtverband



**DEUTSCHER
MOTORYACHTVERBAND**



09 C 9839 E
EUR 4,90
35. Jahrgang

PARDO 38

Luxus, Lifestyle, Lebensart

Sportlichkeit, klare Funktionalität und italienisches Design ergeben bekanntermaßen eine exklusive Mischung, die auch ausgewiesene Pragmatiker andächtig die Hände falten lassen. Seit dem Frühjahr 2020 können sich Freunde sportlicher Luxus-Tender auch in Deutschland beim offiziellen Händler der italienischen Pardo-Yachten, der Firma Diamond-Yachts in Laboe bei Kiel, auf der Ostsee selbst live an Bord einer Pardo 38, einem der Powerboats of the Year, davon überzeugen.

Text: Christian Schneider, Fotos: C. Schneider / Cantiere del Pardo





Design, Konzept, Verarbeitung

Pardo-Yachten mit ihren markanten negativen Vorstegen und dem messerscharfen Vorschiff sorgen in den Marinas dafür, dass selbst Segler die Hälse recken, wenn einer der eleganten Luxus-Tender aus Italien an Ihnen vorbeigeleitet. Dabei ist es egal, ob es sich um die bereits von uns getestete, imposante 50ger, die rassige 43er oder eben um die 38er des Modelltrios der Baureihe handelt.

Hochachtung gebührt den Konstrukteuren dafür, wie sie es geschafft haben, bei gut zwei Metern Rumpflänge aber annähernd gleicher Freibordhöhe im Vergleich zur Pardo 43, auch der Pardo 38 einen derart elegant gestreckten Auftritt zu ermöglichen, der dem der größeren Schwestern in nichts nachsteht.

Hier stimmen Dimensionen und Proportionen, und zwar sowohl optisch als auch funktional. An Deck überzeugen die geräumigen Platzverhältnisse und das Walkaround-Layout auf einer Ebene ohne Stufen. Eine hohe Schanz gibt Sicherheit an Deck auch für die jüngsten Crewmitglieder oder den Schiffshund. Sonnenliegen vorne und achtern lassen sich vorne mit einem Ruckzuck installierten Bimini und achtern mittels einem elektrisch ausfahrbaren Sunroof abschaten und ermöglichen private Rückzugsräume an Bord der Yacht. Die „Zentrale“ befindet sich am Fahrstand und an der dahinterliegenden – querschiffs angeordnet vor der hinteren Sitzgruppe – Wetbar/Außenpantry.

Das Mittelteil der vorderen Sitzbank im Cockpit lässt sich hochklappen, um so den Zugang zur darunter im Deck eingelassenen Motorraumklappe frei zu machen. Der ist geräumig, Wartungs-relevante Komponenten sind gut zugänglich und auch die tech-

*La dolce vita auf der Ostsee:
Die Pardo 38 ist ein Hingucker
im Hafen und auf See.*

nischen Installationen sind sauber, übersichtlich und sorgfältig ausgeführt. Die Rückenlehne der achteren Rückbank wird bei dieser Yacht noch dahingehend umgerüstet, dass sie nach achtern hin umklappbar ist, und sich so nach dem elektrischen Absenken des Cockpittisches und mit den entsprechenden Polstern im Nu eine nach achtern offene Sonnenliege installieren lässt. Zukünftig sollen alle Boote der Baureihe so ausgestattet sein. Eine großzügige Badeplattform komplettiert den üppig dimensionierten Außenbereich der Yacht. Pfiffig, narrensicher, wartungsfrei und einfach zugleich: Der Mechanismus zum Ausfahren der Ankerwinde, für den eine Bugklappe per Gasdruckfeder ausfährt und dann über einen Drahtseilzug-Anschlag hochklappt.

Auch unter Deck kann die Pardo 38 punkten, denn das schnörkellose Design des Innenausbaus passt in Sachen Materialauswahl mit hellem Eichenholz in schönem Kontrast zu weißen Flächen und dem großzügigen Layout des Interieurs und wird denjenigen überraschen, der lediglich spartanisches Weekender-Ambiente erwartet: In der großen Eignerkoje im Vorschiff und in zwei großen Unterflur-Einzelkojen unter dem Cockpitboden ist genug Platz für eine vierköpfige Crew zum Übernachten. Die Nasszelle bietet ein WC und ein Waschbecken mit ausziehbarer Handbrause.



1+2 Die Sonnenliege auf dem Vorschiff und achtern nach dem Absenken des Tisches. Die hintere Rückenlehne wird in Zukunft nach achtern hin umklappbar sein.

3 Die Kommandozentrale erlaubt dem Skipper beste Übersicht und volle Kontrolle.

4+5 Der Zugang zum Motorraum erfolgt über eine Decks Luke – unter Deck sind die Wartungsrelevanten Komponenten gut zugänglich, die Installationen sind sauber ausgeführt.





In Kombination mit der obligatorischen Außen-Pantry bietet auch die Pardo 38 mehr als nur Daycruiser- oder rudimentäre Overnighter-Möglichkeiten. Als komfortabler Weekender oder auch als lässiger Kurzstreckenkreuzer für eine mehrtägige, sonnige Tour z.B. in Richtung der dänischen Südsee liefert die Yacht viel Platz und Komfort. Lediglich ein paar weitere Ablagen und Staufächer unter Deck wären wünschenswert. Ca. sieben Tonnen gibt die Werft für den im Vakuuminfusionsverfahren mit Schaumkern und Osmose-resistenten



Vinylester-Harzen gebauten Sport-Tender als Gewicht an. Edel und leicht: Das T-Top wurde aus Carbonfaser Prepreg-Gelegen gefertigt. Feiner geht's im Komposit-Bau nicht. Auch sonst stimmt's in Sachen Fertigungsqualität, sowohl bei der Installation der technischen Komponenten als auch bei der Bauausführung. Wer in die Vollen geht, kann hier das schon in der Standardausstattung umfangreich ausgestattet Boot noch ordentlich nachrüsten. Ob tropentaugliche Klimaanlage oder Gyro-Stabilisator – die Werft macht's möglich.

Fahreigenschaften

Drei Windstärken, milde 24 Grad und strahlender Sonnen-



schein. Bootsschuhe an, eine leichte Windjacke übergestreift, Sonnenbrille aufgesetzt, Motoren starten – schon ist der Tender bereit zum Ablegen – Boot fahren kann so unkompliziert sein. Mit weichem Brummeln melden sich die beiden schwedischen 5,5 Liter Reihensechszylinder Diesel neuester Generation unter Deck zu Wort und verkünden selbstbewusst auf Verlangen jeweils bis zu



- 6 Perfekte Lage – schnelle Kurven durchfährt die Pardo sportlich und gut kontrollierbar.
- 7 Licht, Luft, Platz und schöne Materialkontraste unter Deck im Vorschiff.
- 8 Bad mit Toilette, Waschbecken und Handdusche
- 9 Unter dem Cockpitboden finden sich zwei weitere Einzelkojen
- 10 Die gut ausgestattete Außenpantry mitschiffs vor der Sitzgruppe



380 PS zur Verfügung zu stellen und über die neue hydraulische Kupplung seidenweich auf den Antriebsstrang zu übertragen.

Das Klischee-Denken, das Boote dieser Art lediglich Schönwetter-Yachten sind, strafte schon der Prototyp seinerzeit Lügen, der bei seiner Vorstellung im Frühjahr 2019 in der nördlichen Adria bei Windböen mit bis über 40 Knoten (8 Beaufort), Nieselregen und grober Welle in Sachen Fahreigenschaften in grobem Geläuf eindrucksvoll bewies, dass der Design-Grundsatz „Form follows Function“ auch praktisch funktioniert. Auch wenn wohl die wenigsten Pardo-Eigner ihre Yacht mit 25 Knoten durch 1,5 Meter Welle prügeln werden – schön zu wissen, dass es geht. Siehe auch: <https://motorbootonline.de/boote/pardo-38-test-first-look-feel/>.

Bevor die Fahrhebel nach vorne geschoben werden, kommt aber der empfehlenswerte, optionale Joystick zum Einsatz. Der Traditionalist mag die Nase rümpfen, aber NICHT davon beeindruckt zu sein, wie spielerisch, seidenweich, zielgenau und lässig sich der Kreuzer auf den Zentimeter mit zwei Finger aus der „Parklücke“ in der engen Boxengasse dirigieren, drehen und positionieren lässt, erfordert schon ein hohes Maß an Ignoranz. „Easy boating“ – dieser Ansatz des schwedischen Motorenherstellers ist hier einfach Programm. Zumal mit einem Boot, das so satt im Wasser liegt wie unsere Pardo, die sich auch bei leichtem Seitenwind und etwas querlaufender Welle in der Verdrängerfahrt auf dem Weg auf die freie Ostsee nicht vom Kurs abbringen lässt, sondern schnurgeradeaus fährt. Bene! Mit bester Rundumsicht und sicher steht oder sitzt es sich am Fahrstand, dessen Konfiguration mit zwei großen

Garmin-Touchscreens des Volvo-Penta Glascockpits, der Volvo Penta EVC-Anzeige, Trimautomatik, Fahrhebeln, Joystick und weiteren Schaltern und Bedien-Elementen eine echte Kommandozentrale ist, die dem Skipper volle Kontrolle und die Übersicht über alle Bordsysteme gibt. Captain Kirk lässt grüßen – Energie!

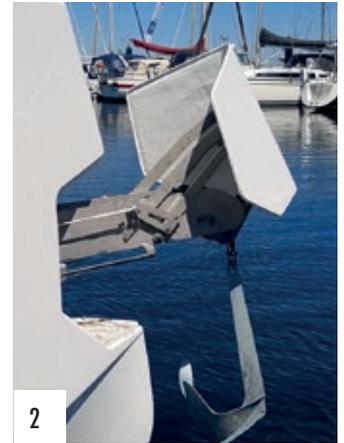
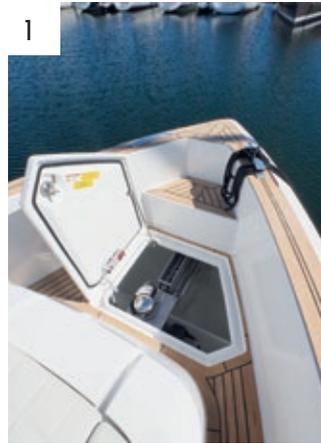
Wer dem Zossen jetzt die Zügel freigibt, der wird mit einem yachtsportlichen „la-dolce-vita“-Verwöhnprogramm belohnt. Mit bulliger Vehemenz und gleichzeitig seidenweichem Lauf schieben die beiden schwedischen Sechszylinder die rassige Italienerin in die Gleitfahrt, offerieren dabei satten Druck an den Props und gleichzeitig akustische Zurückhaltung in Form einer souveränen aber nie aufdringlichen Klangkulisse, die die zur Verfügung stehenden 2 x 380 Pferdestärken glaubhaft aber nie nervig klingen lassen. Hier tritt der Unterschied zu den seinerzeit im Prototypen verbauten 3,7 Liter D4-300 Vier-Zylinder-Dieseln deutlich zu Tage: Die D6-380 verrichten ihr Werk naturgemäß druckvoller aber dabei eben auch laufruhiger und unaufgeregter. Es bestätigt sich der alte Bootsbaugrundsatz: „Was gut aussieht, läuft auch gut.“ Die scharfen Linien der Pardo wurden nicht nur um

1+2 Pfiffig: Beim Lose geben der Ankerkette über die elektrische Winsch, schiebt eine Gasdruckfeder die Ankerwippe nach vorne heraus und am Anschlag bewirkt der Zug über einen Draht das Hochschwenken der Bugklappe.

3 Üppige Dimensionen an Deck und auf der achteren Badeplattform

4+5 Elektrisch ausfahrbares Sunroof achtern und im Nu einsteckbares Bimini vorn.

6 Schöne Details: Versenkbare Klampen mit gelasertem Pardo-Schriftzug.





der schönen Optik willen so modelliert. Eine Gleitfahrtgrenze ist kaum spürbar – bei gut 12 Knoten geht die Nase leicht hoch und neigt sich bei 14 Knoten wieder in Richtung des Horizonts. Auch beim Kreuzen der Heckwelle eines Containerschiffes durchsticht das Vorschiff der Pardo butterweich die See und setzt weich und satt ein. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 39 Knoten (ca. 72 km/h) muss sich die Italienerin auch in dieser Hinsicht nicht verstecken und übertrifft sogar die Werftangabe von 38 Knoten noch leicht. Wer die 40 Knoten-Marke knacken und zur ungezügelten Speed-Attacke blasen möchte, der sollte bei der Bootskonfiguration das Kreuz bei der D6-440 Doppelmotorisierung setzen oder dem Tripple mit jeweils 350 PS leistenden Mercury-Außenbordern den Vorzug geben. Weitere Motorisierungsoptionen mit Innen- oder Außenbordern stehen zur Verfügung, der 1000 Liter Brennstofftank garantiert dabei in jedem Fall große Reichweiten.

Kurven durchpflügt die Pardo folgsam ohne Mätzchen und auch in engen Radien wie mit dem Zirkel gezeichnet und ohne, dass die Propeller ventilieren. Dabei ist die Seitneigung angemessen sportlich – die Yacht liegt exakt auf dem Kimmknick – aber daher nie extrem, sodass auch sensible Gemüter an Bord selbst bei rabiater Fahrweise nicht die Fassung oder den Halt an Bord verlieren. Auch der Aufenthalt auf der achteren Sitzgruppe ist gefahrlos möglich und bereitet Vergnügen. Spaß macht es, wie handig und gut kontrollierbar die Yacht auf dem Ruder liegt, und auch in hoher Fahrt jederzeit gut beherrschbar bleibt, ohne die sportliche Attitüde vermissen zu lassen. 

Kontakt

DIAMOND Yachts GmbH
Yachtzentrum Baltic Bay

Börn 17
24235 Laboe

Tel.: +49 (0)4343-42 27 0
Mail: info@diamond-yachts.de

www.diamond-yachts.de



Cantiere del Pardo – PARDO 38

Herstellerland	Italien
Motorisierung Test KW (PS)	Volvo Penta D6-380
Antriebsart	Heckantrieb
Preis Standard/Testschiff (€)	309.000,- / 500.000,- zzgl. MwSt.

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch		
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km
Standgas eingekuppelt	600	3,5	6,5	3,4	0,6	0,3
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	940	6,5	12,0	9,4	1,4	0,8
Gleitfahrtgrenze	2020	12,5	23,0	48,0	3,8	2,1
Marschfahrt	2900	27,0	50,0	95,0	3,5	1,9
schnelle Marschfahrt	3300	33,0	61,0	122,0	3,7	2,0
V-max.	3640	39,0	72,0	160,0	4,1	2,2

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 22, Drehkreis in Bootslängen = 1-1,5,
Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 643 (1190) / 257(476)

 11,9 m	 3,6 m	 0,9 m	 k.A.	 1x209 kw (280 PS) - 3x258 kw (350 PS)	 GFK / CFK Sandwich
 1000 l	 180 l	 7.000 kg	 B/C	 12/16	 4

TESTBEDINGUNGEN: Revier: Ostsee / Kieler Bucht, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 3 / - / 0,3,
Personen an Bord: 2, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 500/180

Mein Fazit: Mit der Pardo 38 liefern die Italiener einen sportlichen Luxus-Tender ab, der den exklusiven optischen Eindruck auch qualitativ und fahrerisch bestätigt. Design und Luxus sind hier aber nicht nur Selbstzweck, sondern die Grundlage für ein hohes Maß an Funktionalität und Fahrspaß. Eine Yacht, die nicht nur gut vorzeigbar, sondern auch bestens nutzbar ist – als Weekender, Daycruiser, als sportlicher Tender, als elegante Design-Ikone oder einfach als großzügige Spaßyacht für die ganze Familie. Mit Abmessungen, die die Dimensionen der Liegeplätze kleinerer Yachthäfen nicht sprengen, passt die Pardo 38 auch bestens zu nordeuropäischen Binnen- und Seerevieren. Dass angesichts der Exklusivität der Yacht der Begriff „Luxus“ auch durch die Preisgestaltung zum Ausdruck kommt, wird niemanden verwundern, entspricht aber dem Klassen-üblichen.


Christian Schneider – Chefredakteur