

OPEN FLAIR

Pardo 50: Mehr geht nicht – elegant, hochmodern, komfortabel und für jede Art von Wassersport geeignet

TEST
1558
PARDO 50

Walk around Das Cockpit liegt auf einer Höhe mit den Seitendecks. Geschützt vom hohen Schanzkleid, kommt man bequem und sicher von Heck bis Bug

Dinieren Die Tischplatte kann durch Ausklappen verdoppelt werden. Ein elektrisch ausfahrbares Bimini schützt vor Sonne oder Regen.



Pardo-Motor-Boote sind jung und machten 2016 schon ab Kiellegung vor und hinter den Kulissen auf sich aufmerksam, da man sie, was die Optik angeht, mit einer Fjord verwechseln könnte. Die Werft Cantieri del Pardo ist ein alter Bootsbau-Hase und seit 1973 erfahren in der Produktion von Grand-Soleil-Segelbooten, was man dem Testboot Pardo 50 in allen Belangen anmerkt. Sie ist das momentane Flaggschiff aus einer Modellreihe, in der noch eine Pardo 38 und 43 gebaut werden. Und über das Planungsstadium hinaus ist das neueste Modell, eine Pardo 58, die nächstes Jahr in Cannes auf der Bootsshow im Wasser die Aufmerksamkeit auf sich ziehen soll.

Porto Piccolo an der oberen Adria ist der Ausgangshafen. Die Wetteraussichten verheißen stürmische Bora mit Windstärken 6–7 Beaufort plus heftige Böen. Im Hafen selbst macht einem der Wind nicht so viel zu schaffen, was die Manöver auf engem Raum begünstigt, und ich habe keine Mühe, mithilfe des Joysticks das Boot aus der Box zu fahren und Fahrt (5 kn) aufzunehmen. Draußen lasse ich die beiden Diesel von der Leine, und zusammen 1200 PS bringen das Testboot mit Leichtigkeit von Verdränger- in Gleitfahrt.

Diesmal ist es kein Testboot wie sonst, es ist ein Kundenboot mit alldem an Bord, was man braucht für komfortables Bordleben, wie volle Weinkühler, gefüllte Kühl-schränke, Schränke, Schapps und Schubladen mit Klamotten und nicht zu vergessen, den Tender in der Garage. Dazu kommt noch eine Testbeladung mit insgesamt sechs Personen. Um nicht zu sagen, ein Boot aus dem Leben.

Boote mit IPS-Antrieben fahren stets mit erhöhtem Bug, das ist konstruktiv so gewollt und braucht deshalb Trimmklappen, die das Ganze vorn wieder etwas herunterdrücken. Die Pardo 50 erledigt das automatisch mithilfe einer Trimmklappenautomatik, die abhängig von Drehzahlen und Geschwindigkeit trimmt. Und hier kann man der Werft ein Lob aussprechen, die Automatik funktioniert perfekt. Darum wissend, fahre ich das Testboot zuerst ohne Trimmunterstützung mit Klappen ganz oben. Erwartungsgemäß beschränkt beim Übergang von Verdränger- in Gleitfahrt das Vorschiff die Voraussicht und gibt diese erst wieder bei fast Vollgas frei. Positiver Nebeneffekt: Das hoch liegende Boot bügelt komfortabel über alle Wellen hinweg. Was allerdings



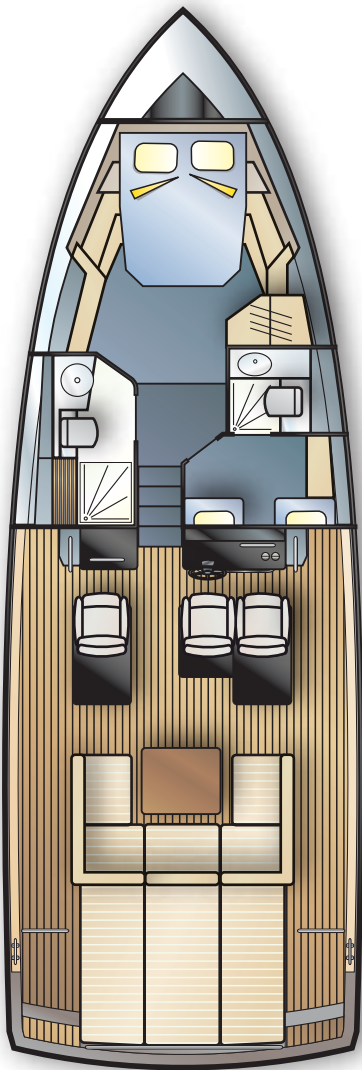
Eleganz Klare Linien, modern und trotzdem funktional. Im Heck steckt eine große Tendergarage, und die Plattform lässt sich auf Knopfdruck absenken

DAS BOOT

Werft	Cantiere del Pardo/Italien
Typ	Pardo 50
CE-Kategorie	A
Rumpf und Deck	Kunststoff/Carbon-Top
Länge über alles	16,25 m
Breite	4,95 m
Gewicht (ohne Motor)	14 900 kg
Tiefgang	1,23 m
Durchfahrtsöhe	3,60 m
Kraftstofftank	2200 l
Wassertank	450 l
Fäkalientank	keine Angaben
Kabinen	2 + 1
Kojen	4 + 1
mögliche Motorisierung	2 x Volvo Penta IPS
	von 320 kW/435 PS–441 kW/600 PS
Testmotorisierung (Standard)	
	2 x Volvo Pentas D8-IPS800 je 441 kW/600 PS)
Preis (Standardboot)	950 000 €
Vertrieb	DIAMOND Yachts GmbH, Yachtzentrum Baltic Bay, Börn 17, 24235 Laboe https://www.diamond-yachts.de

DER MOTOR

Hersteller	Volvo Penta/Schweden
Typ	D8-IPS800
Leistung	441 kW/600 PS
Nenndrehzahl	3000 U/min
Zylinder	R6
Hubraum	7,7 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	1,84 : 1
Testpropeller	keine Angaben



die Verbrauchswerte angeht, stellt sich später bei Auswertung der Messdaten heraus, dass Fahren mit und ohne Trimmautomatik erhebliche Differenzen aufzeigt. Mit Trimmunterstützung beginnt die Gleitfahrt bereits bei 1400 U/min und der niedrigste l/sm-Verbrauch bei 1600 U/min. Da hier noch nicht das höchste Drehmoment der D8-IPS800 erreicht ist, das beginnt bei 1750 U/min, empfehlen sich 1800 U/min oder ein Tempo von 14 kn für die Motoren, und die Reichweiten betragen statt 369 sm gerade mal 10 sm weniger, plus 15 % Reserve. Ohne Trimmautomatik beginnt das Testboot erst bei 1600 U/min oder ab 11 kn Fahrt zu gleiten und ist wirtschaftlich unterwegs, wenn beide Diesel 2400 U/min drehen und das Log 23 kn Fahrt anzeigt. Dann reicht die Tankkapazität für eine Nonstop-Strecke von etwa 279 sm plus Reserve. Und dieser Unterschied in der Reichweite bleibt bis Vollgas bei 3000 U/min bestehen. Ob mit oder ohne Trimmautomatik, der Sollwert von BOOTE (380 sm) wird nicht erfüllt. Die Abstimmung der Propeller ist perfekt, die Motoren drehen maximal das, was sie dürfen. Am weitesten kommt man in Verdrängerfahrt bei Drehzahlen von 600 bis 1000 U/min. Eine Tankfüllung reicht da theoretisch für 1630 bis 750 sm plus Reserve. Im Notfall bringt man die Test-Pardo 50 auch mit nur einer Maschine ins Gleiten und könnte dann mit ganz ausgefahrenen Trimmklappen



Ambiente Übersichtlicher Fahrstand mit allem, was man braucht zum Fahren (o. l.). Einem ausgefeilten Rumpf machen Wellen nichts aus (o. M.). Die Bugkabine gibt es ab Werft auch mit Trennwand zum Flur, die Privatsphäre bleibt dann gewahrt (o. r.). Eignerbad, Flur oder Tagesbad (u.) – alles vom Feinsten. Kompliment!

mit 15 kn etwa knapp 270 sm weit fahren plus Reserve. Extremmanöver fallen moderat aus oder, anders gesagt, es gibt keine. Bei Marschfahrt, die von der Werft mit 25 kn benannt wird, durchmessen Kurven etwa 200 Meter, wer enger rum will, muss Gas wegnehmen. In langsamer Fahrt erschwert die Bora auf See Wendemanöver, da auf etwa 29 Quadratmeter Bordwand ein Winddruck von 270 N/m² den „Kahn“ einfach festhält, es sei denn, man gibt ordentlich Gas. Wie erwähnt, sind die Wellen mit ganz eingefahrenen Trimmklappen komfortabel zu bewältigen, darum Klappen entweder ganz oben oder ganz unten, dann klappt es auch mit den Bora-Wellen in allen Richtungen. Designer mögen außenbords keine Löcher oder Durchbrüche in den Bordwänden für die Be- und Entlüftung des Motorraums. Die Pardo 50 bildet da keine Ausnahme und ist außen absolut clean. Die Öffnungen für die Motorraumlüftungen sind achtern innen, oberhalb der Seitendecks im Cockpit eingebaut, was sich dort negativ auf die Akustik auswirkt. Der

Schalldruck misst bei Vollgas auf Höhe der Hecksonnenliege 87 dB/A und am Fahrstand maximal 81 dB/A. Letzterer bietet alles, was man zum Fahren und für die Kontrolle von Boot und Motoren braucht. Zwei große Touchscreens plus Analogkompass zeigen, wohin es geht, und liefern alle wichtigen Informationen. Skipper und zwei Co sitzen bequem und werden von oben durch ein festes Bimini aus Kohlefasern beschattet. Was den Motorraum angeht, die gesamte Verarbeitung auf und unter Deck, die technischen und elektrischen Installationen, gibt es nur Positives zu vermelden. Unter Deck bietet die Pardo 50 zwei Kabinen, zwei Bäder plus eine Crewkabine mit Nasszelle. Alles vom Feinsten. Kritik? Gut es fehlen noch die Türen auf den Seitendecks achtern, und eine Handlenzpumpe habe ich auch nicht entdeckt, das war es. Ausstattung? Wie bei anderen Werften auch, fahrfertig und reichlich Kästchen in der Ausstattungsliste, wie etwa bei der Außengestaltung, wo man zwischen weißem Gelcoat, Lack oder Folie wählen kann.

Peter Lässig

UNSER TESTURTEIL

FAHREN & MANÖVRIEREN

- + Fahreigenschaften
- + Rauwassereigenschaften
- + Joystick

VERARBEITUNG & TECHNIK

- + Motorraum vom Feinsten
- + gute Verarbeitung

SICHERHEIT

- + Hohes Schanzkleid
- + Cockpit und Seiten- und Vordeck auf einem Niveau
- noch keine Cockpit-Hecktüren

KOMFORT AN BORD

- + 2 + 1 Kabine mit Bädern
- + große Pantry im Cockpit
- + große Sonnenliegen
- + Tendergarage und Carbon-Bimini

FAZIT

Die Pardo 50 ist brandaktuell, was Aussehen, Funktionalität, Verarbeitung, Anspruch, Konzept und Fahreigenschaften angeht. Fahrstand und offenes Cockpit stehen für Schönwetter. Die Pardo kann aber auch Schlechtwetter mit Wind und Wellen – wie bewiesen. Kurzum: gut für alles.

FOTOS: WERFT; ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN