

Motor MAGAZIN 09 '19 Boot

www.motorbootonline.de

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

AUF KURS

*Bavaria nimmt
Fahrt auf*

IN WATER BOATSHOWS

- Werder
- Lelystad
- Cannes

AN BORD

Pardo 50
Intercruiser 29
SL Discovery 47 AC

Offizielles
Mitteilungsblatt:

Sportbootvereinigung
im Deutschen Motoryachtverband



DEUTSCHER
MOTORYACHTVERBAND



C 9839 E
EUR 4,90
34. Jahrgang

PARDO 50

Mit Stil und Speed

Nach der Pardo 43 im Jahr 2017 schicken die Italiener 2018 die Pardo 50 als größere und in diesem Jahr die Pardo 38 als kleinere Schwester ins Rennen um die Gunst der anspruchsvollen Kundschaft. Wir konnten beide anlässlich der Cantiere del Pardo Week im Frühjahr im italienischen Porto Piccolo fahren. Die Pardo 50 ist das Flaggschiff der Baureihe.

Text: Christian Schneider / Fotos: Cantiere del Pardo /Schneider





Seefahrt mit Stil, die Pardo 50 ist mit ihrer eindrucksvollen Größe und den traumhaften Linien ein echter Hingucker.



Cantiere del Pardo ist im Bereich der exklusiven Segelyachten mit der Marke Grand Soleil keine Unbekannte und verfügt über mehr als 40 Jahre Erfahrung im Bau exklusiver Yachten. So sorgte die 43 für Aufsehen mit dem markanten Design, aber auch für Diskussionen und in Bezug auf konzeptionelle Ähnlichkeiten zur Fjord 42 der Hanse AG aus Greifswald. Die gilt als Ikone auf dem nicht zuletzt erst durch sie selbst befeuerten Markt der Luxus-Tender. Die Nachfrage nach Booten dieser Art boomt also und nachdem sich der Rauch juristischer Kanonaden verzogen hatte, und eine entsprechende Vereinbarung zwischen den beiden Werften unterzeichnet war, entwickelte sich die Marke Pardo rasant.

Design, Konzept, Verarbeitung

Rumpf und Deck der Pardos sind im Vakuum-Infusionsverfahren aus Osmose-resistentem Vinylesterharz gefertigt. Für eine deutliche Wiedererkennbarkeit der Yachten sorgt der negativ nach achtern einfallende Vorsteven, der als deutliches Kennzeichen der Baureihe gelten kann. Dafür war es nötig, eine ausfahrbare Konstruktion für den Anker zu konstruieren. Klingt kompliziert, wurde von Pardo aber solide und konstruktiv erstaunlich einfach umgesetzt und ist kinderleicht – natürlich elektrisch – bedienbar. Das Grundkonzept der 50er unterscheidet sich nicht von den beiden kleineren Schwestern, setzt im Detail aber noch kräftig einen oben drauf. Nicht nur in Sachen Platz, sondern auch in Punkto Vielseitigkeit lässt die 50iger mit zusätzlicher Crew- oder Gästekabine, großer Tendergarage, riesiger Decksounge mit großer



1

1 Vorschiff mit Sonnenliege und Sitzgruppe im Bug.

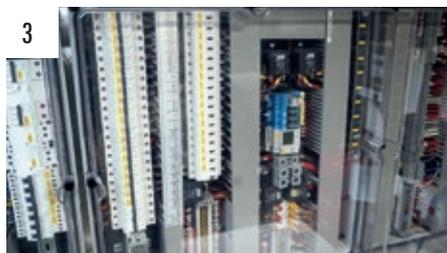


2

2 Die riesige Lounge-Sitzgruppe auf dem Hauptdeck, lässt sich durch ein elektrisch ausfahrbares Softtop beschatten.

3-5 Vorbildlich: Saubere E-Installation, direkte Tank-Füllstands-Anzeige, automatische Löschanlage und doppelte Schlauchschellen an den Seewasserfiltern.

(Fotos: Schneider)



3



5



4

6 Kommandozentrale: Der voll bestückte Fahrstand der Pardo 50.

7 Platz, Licht und Luft im Vorschiff für das Eignerpaar.

8 Die abgeteilte Gästekabine als geräumige Unterflurkajüte.

9 Begehbarer Schrankraum, Fernseher und Gläserschrank mit indirekter Beleuchtung im Vorschiff.



Pantry, zwei Nasszellen und natürlich dem großen zusätzlichen Platzangebot die beiden Schwestern im breiten Kielwasser. Das Wort „Flugzeugträger“ macht die Runde und bezieht sich dabei auf die eindrucksvolle Decksfläche und die große Breite der imposanten Yacht. Auch wenn ca. die Hälfte des Raumes unter Deck von den beiden D8 Volvo Penta Dieselmotoren und den IPS-Antrieben, Tanks, Generator, mustergültig ausgeführten Technikinstallationen, Tendergarage und Stauräumen in Beschlag genommen wird



– es bleibt noch reichlich Platz für die Crew. Da die Pantry ihren Platz an Deck unter dem mit einem nach achtern elektrisch ausfahrbaren Softtop zu verlängernden T-Top aus Carbofaser-Prepregs hat, bleibt unter Deck Platz für eine mehr als geräumige Master-Vorschiff-Suite, besagte zwei Nasszellen, einen begehbaren Kleiderschrank und eine abgeteilte Gäste- oder Kinderkabine. Alternativ ist ein Layout mit abgeteilter Vorschiffs-Suite und direktem Zugang zum Eigner-Bad möglich, was der Privatsphäre zugutekommt, wenn Gäste an Bord sind. Die Crew-Kabine ist über einen separaten Niedergang vom Backbordseitendeck erreichbar.



Seit Beginn des Jahres 2019 ist Pardo auch in Deutschland mit einer Vertretung präsent. Das MotorBoot Magazin sprach mit Dines Pontoppidan, Geschäftsführer der Firma Diamond Yachts in Laboe an der Kieler Förde. Wir geben das Gespräch hier gekürzt wieder. Das komplette Interview, sowie einen ausführlichen Fahrbericht der neuen Pardo 38 lesen Sie unter: www.motorboot-online.de/boote/pardo-38-test-first-look-feel/



MotorBoot Magazin:

Wer an den deutschen Motorboot-Markt denkt, dem fallen vielleicht nicht als erstes Luxus-Tender von der Art einer Pardo ein. Wie bist Du auf die Marke und die Boote gekommen?

Dines Pontoppidan:

Ehrlich gesagt: Über das Design. Wir vertreten mit unserem Unternehmen auch mehrere Segelyacht-Marken. Als ich die hohe Bauqualität und die Funktionalität der Yachten erleben konnte, war klar: Diese Marke passt zu uns.

MotorBoot Magazin:

Siehst Du denn einen Markt für derartige Boote in Deutschland?

Dines Pontoppidan:

Wir sind zuständig für alle deutschen Interessenten – egal in welchem Revier der Kunde die Yacht jetzt fahren möchte. Zudem ist die Marke ja noch jung, entwickelt sich sehr dynamisch. Es ist ja nicht auszuschließen, dass auch andere Konzepte bereits in den Schubladen liegen. Ich bin da selber gespannt.

MotorBoot Magazin:

Wie bewertest Du die drei Modelle Pardo 38, 43 und 50?



Dines Pontoppidan, Geschäftsführer der Firma Diamond Yachts, Laboe. Offizieller Pardo Importeur und Händler Deutschland.

Dines Pontoppidan:

Die 38er ist schon von der Größe her ein ideales Boot z.B. für die Ostsee, das Mittelmeer, aber auch für Binnengewässer und zudem mit Innen- oder Außenborder lieferbar. Die 43er deckt die Bedürfnisse auch sehr anspruchsvoller Kunden ab. Die Möglichkeit einer absenkbaren Badeplattform, die riesige Sonnenliege, die großzügige Decksfläche, unter Deck ein großer Salon, Nasszelle mit Duschkabine, IPS-Antriebe und sehr druckvolle und souveräne Fahreigenschaften. Die Pardo 50 bietet natürlich noch mehr Platz und lässt mit einer großen Tendergarage, einer separaten Dusche und einer weiteren, abgeteilten Crew- oder Kinderkabine dann gar keine Wünsche mehr offen.

www.diamond-yachts.de

Das Deck gleicht einer maritimen Flaniermeile in Bezug auf die Breite und die Länge von der vorderen Sonnenliege plus behaglichem Sitz im Bug bis zur riesigen, hydraulisch absenkbaren Badeplattform achtern. Kin-

der-Haustier- und Seniorenfreundlich seeseitig gesichert von einer hohen Schanz mit edlen versenkbaren Klampen mit „Pardo“-Schriftzug und ebenfalls versenkbaren, raffinierten LED-Leuchten. Verarbeitungsseitig ist so-



wieso alles im dunkelgrünen Bereich, was angesichts der Erfahrung der Werft nicht verwundert. An und unter Deck wirkt die Yacht top-modern, ohne dabei übertrieben extravagant zu sein und lässt so auch bei Liebhabern von zeitlosem Ambiente das Herz höher schlagen. Na klar – exzellentes Design in Verbindung mit funktionaler Praktikabilität war schon immer eine italienische Kernkompetenz. Eigner-Wünsche können dabei berücksichtigt werden.

Fahreigenschaften

Am hochglänzenden, schwarzen Fahrstand der Yacht in den üppig gepolsterten Sitzen mit Flip-up Funktion, fühlt sich der Skipper wie Captain Kirk an Bord der Enterprise angesichts der beiden großen Simrad-Screens und der

1 Die komplett ausgestattete Pantry auf dem Hauptdeck

2 Unter der achteren Sonnenliege ist Platz für eine Tendergarage.

Phalanx der ergonomisch bestens angeordneten Bedienelemente – Energie! Prächtig gedämpft melden sich die beiden Volvo Penta D8 à 600 PS zu Wort und das „Ausdocken“ und der Manövrierbetrieb gelingen dank IPS und Joysticksteuerung trotz Seitenwind per Fingerübung. Die 50er punktet mit einer Mischung aus bulliger Präsenz und souveränem Understatement, das nur



bieten kann, wer sich seiner Kraft und Leistung bewusst ist. So gleitet die Yacht elegant und dank ihrer anmutigen, messerscharfen Linien scheinbar schwerelos in leiser Fahrt durch die Marina und lässt Spaziergänger und andere Yachties staunend innehalten. Am Testtag laufen lediglich ein paar lange Roller unaufgeregt in Richtung Küste, kein Grund die Fahrhebel nicht nach vorne zu schieben. Auf Kommando erwachen die beiden Diesel Boliden mit je 7,7 Liter Hubraum zum Leben und ziehen die große Yacht per IPS-Antrieb druckvoll in nur 20 Sekunden auf eine Geschwindigkeit von 30 Knoten. 25 Knoten entpuppen sich als ideale und entspannte Reisegeschwindigkeit, doch auch beim Topspeed der mit neun Personen, halb-vollen Tanks und vollem Eigner-Urlaubsequipment bestückten Yacht von 34 Knoten kommt nirgendwo Hektik auf. Im Gegenteil: Es ist eindrucksvoll mit wieviel rassischer Eleganz der 50 Fuß Kreuzer sein messerscharfes Vorschiff durch die Wellen schiebt, auch bei hart gelegtem Ruder selbst bei Vollgas nichts weiter als kraftvolle Souveränität, bulligen Schub und lässigen Verve serviert. Kein Anzeichen einer fahrerischen Instabilität, oder etwa einer sich abzeichnenden Gefahr des Kontrollverlustes. Was die Yacht im Stande ist, ggf. auch einmal bei aufziehendem schlechten Wetter zu leisten, davon gibt der erste Fahrttest des Prototypen der kleineren Pardo 38 bei bis zu acht Windstärken am nächsten Tag einen Eindruck. Zu lesen online unter

www.motorbootonline.de/boote/pardo-38-test-first-look-feel/

Kontakt

DIAMOND YACHTS

Yachtzentrum Baltic Bay
Börn 17
24235 Laboe

Tel.: +49(0)4343-42 270
E-Mail:
info@diamond-yachts.de

www.diamond-yachts.de



Pardo 50

Herstellerland	Italien
Motorisierung Test KW (PS)	2x Volvo Penta D8-600
Antriebsart	IPS
Preis Standard/Testschiff (€)	ab 951.000,- / auf Anfrage

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit		Verbrauch		
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km
Standgas eingekuppelt	600	3,50	6,48	5,50	1,57	0,85
Revierfahrt (ca. 6kn/12 km/h)	900	6,50	12,04	8,40	1,29	0,70
Gleitfahrtgrenze	1450	12,00	22,22	55,00	4,58	2,47
Marschfahrt	2500	25,00	46,30	158,00	6,32	3,41
V-max.	3000	34,00	62,97	245,00	7,21	3,89

Beschleunigung 0-Vmax minus 1kn. (Sek): 20, Drehkreis in Bootslängen = 1,
Reichweite bei Revierfahrt/Marschfahrt (Tankinhalt-10 %) in sm (km): 1535 (2843)/313 (580)

 14,95m (Rumpf) 16,25m (mit B-Plfrrm)	 4,95 m	 1,23 m	 k.A.	 2x320 kw (435 PS) bis 2x440 kw (600PS)	 GFK
 2200 l	 450 l	 14900 kg	 A/B/C	 12/16/20	 4+1

TESTBEDINGUNGEN: Revier: nördl. Adria, Wind (Bft)/Strom (kn)/Wellenhöhe(m): 2-3 / 0,5 / 0,3,
Personen an Bord: 9, Tankinhalt Brennstoff/Wasser (Liter) ca.: 50 % / 50 %

Mein Fazit

La dolce vita: Druck, lässiges Cruisen und kraftvoller Punch, gepaart mit einer satten und beruhigendem und doch leichtfüßigen Lage im Wasser zeichnen diese Yacht als das aus, was sie ist: Ein echter Luxus-Tender, eine gelungene Mischung aus großer Sportyacht, elegantem Daycruiser und doch auch tauglich für einen mehrtägigen Törn an Bord, einen Kurzurlaub oder das Tingeln von Bucht zu Bucht an mediterranen Küsten. An und unter Deck überzeugt die Yacht mit italienischem Lebensgefühl, einer angenehmen Leichtigkeit bei gleichzeitiger luxuriöser Großzügigkeit, die sich so wohl erst ab 50 Fuß Schiffslänge realisieren lässt. Doch auch die inneren Werte überzeugen: Aufwendige Bauverfahren, hochwertige Technik und eine standesgemäße Verarbeitungsqualität rechtfertigen eine entsprechende Preisgestaltung. *Christian Schneider - Chefredakteur*

