

TEST
1589

PARDO 38

SUPER FIGUR

Pardo 38 Hält auf dem Wasser, was ihre attraktive Optik verspricht



An unserem Testtag zeigte sich die Ostsee vor Laboe von einer ruhigen Seite. In schnellen Kurven zieht die Pardo geschmeidig ihre Runden



VIDEO

ZU DIESEM THEMA AUF:
[youtube.com/bootetv](https://www.youtube.com/bootetv)

Wer die Pardo 38 das erste Mal auf dem Wasser sieht, kommt wohl kaum um die Aussage „Das ist ein echter Hingucker“ herum. Ihr Erscheinungsbild ist auf jeden Fall interessant. Gebaut wird sie in Italien bei Cantiere del Pardo. Die Werft bezeichnet das Boot als Crossover zwischen exklusivem Luxury Tender und sportlichem Runabout. Zu seiner Nutzung sagt die Werft: „Ein Bade-Ausflug mit der Familie zum Lieblingsstrand, eine schnelle Runde über die Bucht oder ein Wochenend-Trip zu den Inseln mit einer oder vielleicht zwei Übernachtungen – das Ganze mit Komfort und Stil, aber spontan und ohne stundenlange Vor-

bereitung.“ In Deutschland wird die Pardo von Diamond-Yachts in Laboe vertrieben. Da ist es nicht verwunderlich, dass unser Testrevier die Ostsee war.

An unserem Testtag zeigte sich die See jedoch von einer ruhigen Seite, einzig die Großschiffahrt erzeugte Kappelwasser. Mit diesen Wellen kommt die Pardo auf jeden Fall problemlos zurecht. Damit das sie möglichst gut liegt und auch Rollbewegungen gedämpft werden, sitzt auf unserem Testboot ein Zip-Wake-System, das mit senkrecht am Spiegel angebrachten Platten agiert. Und das Gute daran: Man muss sich nicht um die Einstellung kümmern, denn die nimmt das vor-

justierte System automatisch vor. Das heißt, in der Übergangsphase von Verdränger- in Gleitfahrt gibt man einfach nur Gas und überlässt den Rest der Automatik. Der Bug hebt sich natürlich an, aber die Sicht nach vorn bleibt immer erhalten. Kommt man in die Nähe von 3000 U/min, fahren die Trimmplatten auf null Prozent, und man benutzt ab hier etwas Powertrimm. Wir erreichten bei Vollgas fast 40 kn.

Langstreckenläufer reduzieren den Speed auf etwa 26,5 kn und kommen dann mit einer Tankladung etwa 270 sm plus 15 % Reserve weit – ein für diesen Bootstyp durchaus passender Wert. Langsam kommt man bei etwa 6 kn 600 sm weit, aber wer möchte mit diesem Boot schon lange Schleichfahrt machen.

Zu den schnellen Manövern: In Vollkreisen legt sich der Rumpf normal auf die Seite und zieht sicher seine Runden. Beim Verreißen der Lenkung setzt das Heck einmal spürbar, aber immer noch gut haltbar ein. Die Lenkung überzeugt hier mit Leichtigkeit und exaktem Steuerverhalten.



TEST

DAS BOOT

Werft	Cantieri del Pardo/I
Typ	Pardo 38
CE-Kategorie	B/12 Personen
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	11,90 m
Breite	3,60 m
Gewicht	ca. 7 t
Tiefgang	0,90 m
Durchfahrthöhe	3,40 m
Kraftstofftank	1000 l
Wassertank	180 l
Fäkalientank	30 l
Kabinen	1
Kojen	2 + 2
mögliche Motorisierung	Benzin- und Dieselinnenborder 2 x 206 kW (280 PS) bis 2 x 324 kW (440 PS) oder Außenborder 2 x 221 kW (300 PS) bis 2 x 257 kW (350 PS) oder 3 x 257 kW (350 PS)
Testmotorisierung	2 x Volvo Penta D6-380 280 kW (380 PS)
Preis (Standardb. mit Testm. ab Werft)	432 564 €
Vertrieb	Diamond Yachts, Börn 17, 24235 Laboe, www.diamond-yachts.de



Alles drin, alles dran: die Nasszelle und das Cockpit. Die Polster der vier Schlafplätze sind bequem, die Kojen in der Unterflurabteilung stehen allerdings auf der Zubehörliste



DER MOTOR

Hersteller	Volvo Penta
Typ	D6-380
Leistung	280 kW (380 PS)
Nenn Drehzahl	3500 U/min
Zylinder	6 in Reihe
Hubraum	5,5 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	1,69 : 1
Testpropeller	k. A.

FAZIT

Die Pardo 38 ist ein ausgewachsener Daycruiser mit viel Platz an Deck. Die Fahrgemeinschaft genießt reichlich Komfort und kann schöne Ausflüge unternehmen. Das Übernachten mit zwei und gegen Aufpreis auch mit vier Personen ist ebenfalls möglich. Zip-Wake und Joystick helfen, das Boot einfach zu fahren und zu manövrieren.

Zum Manövrieren benötigt man das Ruder auf unserer Test-Pardo eigentlich gar nicht, denn sie ist mit einem Joystick-System (Extra) ausgerüstet, das die Hafenanöver exakt und mit Leichtigkeit fahren lässt. Super dabei: Das sanfte Ein- und Auskuppeln der Volvo-Antriebe neuester Generation (siehe dazu auch BOOTE 9/19). Bei allen Manövern sitzt der Fahrer auf einem fest gepolsterten Sportsitz, der ordentlich Seitenhalt bietet. Schaltung und Ruder erreicht er sowohl im Stehen als auch sitzend uneingeschränkt. Zwei Copiloten finden auf identischen Sportsitzen Platz. Zum Festhalten bieten sich ein Handlauf (seitlich den Fahrstand umlaufend) und ein Griff direkt am Fahrstand an. Die Füße stehen sicher auf einer Bank und dem Cockpitboden. Klar, dass man auf solch einem durchgestylten Boot auch die modernste Anzeigetechnik findet. Gemeint sind drei Monitore, die sich bis auf wenige Spiegelungen gut ablesen lassen. Eine Analoganzeige gibt es jedoch auch: Der Kompass ist voll im Blickfeld des sitzenden Fahrers. Eine leicht getönte Windschutzscheibe schützt die Fahrgemeinschaft vor Wind und Wetter.

Der Rest der Crew nimmt auf der großen Sitzecke im Heck Platz, dort überzeugen nicht nur die bequemen Polster, sondern auch die Möglichkeit, die gesamte Sitzeinheit zu einer extravagan Liegefläche wandeln zu können. Aber auch die Sonnenliege im Bug ist mit ihrer Größe und ihrem Komfort nicht zu verachten. Außerdem befindet sich im Cockpit noch die Pantry, die mit Kühlschrank, Spüle und Zwei-Platten-Kocher ausgerüstet ist. Zusatzoptionen wie weitere Kühlmöglichkeiten oder ein Grill sind ebenfalls möglich. Badehungrige wandern über zwei Heckeingänge (vorbildlich mit Türen ausgerüstet) auf die Badeplattform, die mit breiter Leiter (vom Wasser aus gut zu bedienen) und Heckdusche aufwartet. Eine Nasszelle mit Waschbecken, Marine-WC und Dusche findet man in der Kabine an Stb, gegenüber Staumöglichkeiten und die elektrische Schaltzentrale. Im Bug steht eine Doppelkoje, die mit bequemen Polstern ausgerüstet ist. Manko: Auch wenn man das Boot nicht häufig für längere Reisen benutzt, eine Unterlüftung fehlt uns dennoch. Es gibt noch zwei weitere Kojen in dem nach vorn hin offenen Un-

FOTOS: JOHANNES ERDMANN; ZEICHNUNG: MARC ANDRÉ BERGMANN

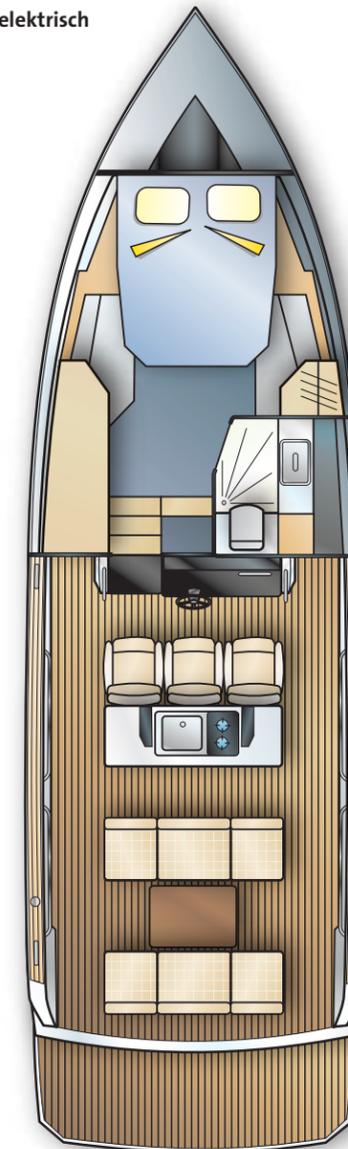


Fahrstand und Pantryeinheit schützt ein T-Top, und achtern im Bereich der Sitz-Liege-Kombination macht ein elektrisch betriebenes Bimini-Dach (Extra) den Job



terflurbereich. Wer diese Betten haben möchte, zahlt knapp 6800 Euro Aufpreis. Den Motorraum erreicht man über den hochgeklappten Mittelsitz in der Cockpitsitzgruppe. Von dort geht es über eine Luke und Stufe in die „Muggibude“. Mit einer Stehhöhe von 1,10 m (zwischen den Motoren) muss sich der Techniker bei einigen Servicearbeiten recht klein machen. Besonders gefallen haben uns Feuerlöschanlage, Dieselfilter mit E-Alarm, Kraftstoff-Absperrhähne und Standrohre als zusätzliche Tankanzeigen.

Ralf Marquard



Auf dem tief liegenden Seitendeck kommt man zwar zügig zum Vorschiff. Doch für den schnellen Blick auf den Anker geht es mit Kamera und Monitor noch schneller

UNSER TESTURTEIL

FAHREN & MANÖVRIEREN

- + sichere Fahreigenschaften
- + einfaches Manövrieren mit dem Joystick-System

VERARBEITUNG & TECHNIK

- + wertige Polstermöbel und Einbauten
- + Tankanlage mit Filter und Absperrhahn

SICHERHEIT

- + Feuerlöschanlage
- + Hecktüren zur Badeplattform

KOMFORT AN BORD

- keine Kojenunterlüftung
- + großes, gut aufgeteiltes Cockpit