

Durch und durch modern

TEST PARKER 790 EXPLORER



Parker Polands neuer Pilothouse-Cruiser hört auf die Modellbezeichnung 790 Explorer. Wir haben dieses rundum attraktive Allround-Boot, angeschoben von einem 200-PS-Mercury-Motor, auf der Havel getestet.

Während des SKIPPER-Bootshandel-Tests erreicht die Parker 790 Explorer einen Topspeed von 34,9 Knoten

Parker Poland zählt zu den aufstrebenden Bootsanbietern aus unserem östlichen Nachbarland. Dies liegt zum einen an der offensiven Marketing-Strategie des florierenden Unternehmens und andererseits am stilsicheren Design der kontinuierlich anwachsenden Modellpalette. Die für die Serienproduktion der Parker-Boote verantwortliche Bauwerft befindet sich im masurischen Ostróda und trägt den viel-sagenden Namen Model-Art. Neben den derzeit in 19 Ausführungen und Längen von 6,80 bis 11,64 m erhältlichen Parker-Typen werden dort tragende GFK-Bauteile gefertigt oder sogar vollständige Bootseinheiten namhafter Konkurrenz-fabrikate aus der Form gehoben. Gemeint sind aktuelle Entwürfe von Jeanneau, Windy, Nimbus und Draco. Ein weiterer skandinavischer Traditionshersteller – Askeladden Boats aus Norwegen – liefert

seiner Kundschaft unter dem eigenen Label Boote aus, die ebenfalls bei Model-Art vom Band laufen und bis auf layout-technische Kleinigkeiten mit einer Parker gleichzusetzen sind. Das Gegenstück zur rundum ansehnlichen Askeladden P79 Weekend ist beispielsweise die im vorigen Sommer lancierte Parker 790 Explorer, und eine solche stellte uns die Berlin-Spandauer Firma Bootcenter Keser für einen eintägigen Probe-Run zur Verfügung.

Das 8,40 x 2,87 m messende Testboot wurde mit einem 147 kW generierenden Mercury V6 F200 EFI XL bestückt, der die als Leistungsminimum empfohlenen 200 Pferdestärken aus 3,4 Litern Hubraum schöpft. Eine temperamentvolle Beschleunigung des amerikanischen Hightech-Viertakters ist somit bis zur Enddrehzahl von 5.500 min⁻¹ und formidablen 35 Knoten Spitzengeschwindigkeit



garantiert. Nur der Ordnung halber sei an dieser Stelle die zulässige Topmotorisierung der Parker 790 Explorer angeführt – mit 257,4 kW, also 350 PS am Heck, dürfte die Fullspeed-Messung leicht und locker mehr als 40 nautische Meilen pro Stunde ergeben. Über den integrierten Badesteg, der an Steuerbord 102 x 85 cm misst und in einem Extrafach eine stählerne Klapp-leiter beherbergt, geht es ins selbstlen-zende Cockpit. Ein mit metallischen Tenax-Knöpfen fixiertes Stoffverdeck schließt sich an den Dachüberstand an, so dass die gesamte Plicht vor Regen



1

1. Bezeichnend für das 200 cm Stehhöhe bietende Deckshaus ist die sehr gute Rundumsicht. Die Dinette avanciert zur Bedarfskoje
2. Das runde Skylight im Kabinendach bringt Helligkeit und kann zwecks Frischluftzufuhr mühelos geöffnet werden
3. An Backbord gibt es eine unterflur angeordnete Einzelkoje, die sich primär für gelenkige Besatzungsmitglieder anbietet
4. Der Küchenblock mit Spüle, Kühlschrank und einer Stellmöglichkeit für den Kocher befindet sich steuerbords im Deckshaus
5. Hier die an Steuerbord angeordnete Nasszelle mit 138 cm lichter Höhe, einem kleinen Pump-WC sowie Waschbecken und Dusche
6. In der bis zu 160 cm hohen Bugkabine befindet sich eine schräg eingebaute Doppelkoje mit 200 x 142 cm nutzbarer Liegefläche



3

oder allzu heftiger Sonneneinstrahlung geschützt ist. Und da sich die Rückenlehne der winkligen Sitzbank nach vorn ausrichten lässt, kann man hier mit gestreckten Beinen relaxen. Sich zügig zum Bugankerkasten zu bewegen, erfordert dagegen ein bisschen Konzentration, denn die Breite des von einer Niro-Reling flankierten Seitendecks beträgt an Steuerbord 19 bis 21 und backbords nur 16 bis 18 cm. Das 200 cm Stehhöhe bietende Pilothouse der nach der CE-Norm B zertifizierten 790 Explorer wirkt auf den ersten und auch

auf den zweiten Blick modern und aufgeräumt. Der Pantryblock grenzt an den individuell verstellbaren Skippersitz, der komfortabel gepolstert ist und einen guten Seitenhalt verspricht. Mit lediglich dreieinhalb Ruderdrehungen zwischen den Anschlägen arbeitet die Hydrauliklenkung angenehm direkt. Als zentrales Element des Instrumententrägers rückt ein multifunktionaler Simrad-Plotter ins Bild, während sich die bis zu achtköpfige Besatzung dank großflächiger Fensterscheiben und schmaler Dachpfosten einer optimalen Rundumsicht erfreut.

Gut gemacht auch die zur Bedarfskoje wandelbare Dinette, deren vorderes Segment die für zwei Personen gedachte Beifahrerbank ist. Wir orientieren uns nun nach vorn, wo es an Backbord eine 210 cm lange Unterflurliege gibt. Die diagonal angeordnete Doppelkoje in der Bugsektion wird mit 200 x 142 cm vermessen, ehe das Inspizieren der nur 138 cm flachen Nasszelle folgt. Diese birgt gegen Extrakosten ein winziges Pump-WC nebst Waschbecken und Brause. Kurzum – im Klo hält sich vermutlich niemand länger auf als unbedingt nötig.



4



5



6

TEST PARKER 790 EXPLORER

Mit **Schleichfahrt-Drehzahl** und 2,7 kn verlassen wir die Bootscenter-Keser-Marina, um im kompletten Verdränger-Modus einen tadellosen Geradeauslauf zu registrieren. Der Eintritt in die Gleitphase geht mit 3.300 min⁻¹ und 13 Knoten einher, für sauberes Planieren mit 23 Knoten sind 4.000 min⁻¹ gefordert. Während sich die Kursstabilität des mit zwei markanten Ventilationsstufen aufwartenden V-Rumpfes bis zum Höchsttempo als vorbildlich erweist, muss man sich in scharfer Kurvenfahrt mit einer ausgeprägten Krängung arrangieren. Bei flinken Hafenmanövern leistet der leider nur als Option gelistete Bugstrahler gute Dienste. Unser Resü-

1. An Backbord muss man sich mit einer Seitendeckbreite von lediglich 16 bis 18 cm zufriedengeben. An Steuerbord werden dagegen 19 bis 21 cm vermessen
2. Parker-Steuerstand mit präzise reagierender hydraulischer Lenkung, multifunktionalem Kartenplotter und einer einwandfrei zur Hand liegenden Einheberschaltung
3. Bei Bedarf lässt sich anstelle der Dinette eine 170 x 100 cm große Koje herrichten
4. Variabel zu gestaltende Heckbank, die genügend Platz für vier Personen bietet
5. Individuell einstellbare, gut konturierte Einzelstühle für den Skipper und Beifahrer
6. Pechschwarzes Energiebündel – der 147 kW (200 PS) leistende Mercury-Viertakter beeindruckt durch vorbildliche Laufruhe und eine souveräne Kraftentfaltung

mee: Parker Polands schicker Pilot-house-Cruiser kann in vielerlei Hinsicht überzeugen, und auch das Preis-Leistungsverhältnis für die 790er Explorer scheint zu stimmen – schon im ersten

Produktionsjahr dieses Bootes wurden mehr als 80 Einheiten verkauft. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 8,40 m

Breite: 2,87 m

Tiefgang (Antr. angehoben): 0,45 m

Gewicht (o. Motor): 1.800 kg

CE-Kategorie: B

Max. Personenzahl: 8

Kojenzahl: 3 (+1)

Brennstofftank: 230 l

Wassertank: 100 l

Septiktank (opt.): 40 l

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Außenborder, werftseitig empfohlene Motorleistung 147 bis 257,4 kW (200-350 PS)

Grundpreis (o. Motor): 51.900 €, Preis mit fertig montiertem Basismotor Mercury V6 F200 EFI XL ab 74.405 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes inklusive umfangreicher Sonderausstattung 89.980 €

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury V6 F200 EFI XL, Viertakt-Außenborder mit Vierventiltechnik und elektronischer Benzineinspritzung, Leistung 147 kW (200 PS), Zylinderzahl: V6, Bohrung x Hub: 92 x 86 mm, Hubraum: 3.425 ccm, Gewicht: 216 kg, max. Drehzahlbereich 5.000-5.800 min⁻¹, Einzelpreis 21.705 €

STANDARD-LIEFERUMFANG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, intern. Navigationsbeleuchtung, hydr. Lenkung, achterl. Pilothaus-Schiebetür, Bugreling, integr. Heckstege mit Badeleiter, manuell zu öffnendes Dachluk, 230-l-Benzintank, Steuerbord-Scheibenwischer, Rumpfenster, Campingkocher, Toilettenraum, Polstersatz

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Heizung (3.183 €), Marine-Pump-WC (1.071 €), Bugstrahler (2.655 €), Landanschluss (2.795 €), el. Ankerwinde (2.919 €), zweiter Steuerstand im Achtercockpit (1.785 €), Kühlschranks (1.711 €), Bugsonnenliege (1.101 €), zweiter Scheibenwischer (446 €), Suchscheinwerfer (1.026 €), ZipWake-Trimmsystem (2.380 €), Warmwasserversorgung (840 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	600 min ⁻¹	49 dB(A)	0 kn
	600 min ⁻¹	56 dB(A)	2,7 kn
	1000 min ⁻¹	60 dB(A)	3,7 kn
	1500 min ⁻¹	65 dB(A)	5,4 kn
	2000 min ⁻¹	69 dB(A)	6,9 kn
	2500 min ⁻¹	73 dB(A)	8,1 kn
	3000 min ⁻¹	76 dB(A)	9,9 kn
	3500 min ⁻¹	79 dB(A)	16,3 kn
	4000 min ⁻¹	81 dB(A)	23,0 kn
	4500 min ⁻¹	81 dB(A)	28,5 kn
	5000 min ⁻¹	84 dB(A)	32,2 kn
(Volllast)	5500 min ⁻¹	85 dB(A)	34,9 kn

Revier: Havel bei Berlin-Spandau, **Crew:** 2 Personen, **Messung:** GPS, **Wasser:** 20° C, **Luft:** 21° C, **Wind:** 1-2 Bft., **Tanks:** Benzin 50 l (22 %), Wasser leer

- ⊕ Ansprechendes, sportlich-modernes Bootsdesign
- ⊕ Gut abgestimmte Motorleistung mit ausreichenden Reserven
- ⊕ Wirkungsvolle, guten Halt gebende Decksstruktur
- ⊕ Passend gewählte, am richtigen Platz montierte Beschläge
- ⊕ Einwandfreie Rundumsicht durch große Fensterflächen
- ⊕ Viele Staumöglichkeiten für loses Bordequipment

- ⊖ Ausgeprägte Krängung in forcierter Kurvenfahrt
- ⊖ Ungewohnt niedrig ausfallender Toilettenraum
- ⊖ Geringes Volumen der Sprit-, Wasser- und Septiktanks

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Keser GmbH (offizieller Parker-Händler und Lieferant des Testbootes), Heerstr. 199, 13595 Berlin, Tel 030-3620800, www.bootscenterkeser.de

Parker Poland, Czastków Polski 171, PL-05-152 Czosnów, Kontaktdaten der deutschen Händler unter www.parkerpoland.com

