

Testbericht von [Arek Rejs](#) in [Bootstest](#)

Parker 850 Voyager © Arek Rejs



Schneller Reisender

Kaum präsentiert, schon ist es das erfolgreichste Modell der Werft: Die allererste Probefahrt mit der Parker 850 Voyager machte float-Tester Arek Rejs.

Eine knorke Kajüte

Das Cockpit der Voyager ist geräumig. Die Gestaltung und die clevere Raumnutzung kenne ich bereits [von früheren Parker DC-Modellen](#). Der größten Vorteil, den der Größenzuwachs des Bootes – außer „Länge läuft“ natürlich – bringt, ist in der Kajüte zu sehen. In der großzügig dimensionierten Kabine der Parker 850 Voyager können bis zu vier Erwachsene komfortabel die Nacht verbringen. Neben dem Bug-Doppelbett gibt es ein weiteres Doppelbett im hinteren Teil der Kajüte, unterhalb des Cockpits. Diese Doppelkoje ist ziemlich niedrig, aber das Bett ist breit und bequem.

Rechts des Niedergangs befindet sich eine große Toilette, auf der gegenüberliegenden Seite ein Kleiderschrank. Natürliches Licht kommt durch die Oberlichter in der Decke und großen Fenster an den Seiten unter Deck. Eine [virtuelle Bordbegehung](#) bietet die Werft auf ihrer Website an. Mit VR-Brille kann man sich sogar in 3D durch das Modell bewegen.



Der Zweistufenrumpf wurde speziell für die 850 entwickelt © Arek Rejs

Zweistufenrumpf ist Trumpf

Parkers Motorbootmodelle der DC-Baureihe sind für Leute gemacht, die Sonne, Wind und Tempo mögen. Die Parker 850 Voyager wurde in Vakuum-Infusionstechnologie hergestellt, was das Gewicht des Bootes deutlich reduziert. Der speziell entwickelte Zweistufenrumpf reduziert den Wasserwiderstand. Die Gleitschwelle wird schneller erreicht, und der Verbrauch ist geringer. Gleichzeitig ermöglicht der Zweistufenrumpf höhere Geschwindigkeiten.

Unser in Gdynia getestetes Boote wird von einem 300 PS starken Motor des Typs [Mercury Verado](#) angetrieben. Der zweite Frühlingstag ist nicht gerade warm. So sind wir gezwungen, beim Test mit einer Sprayhood zu fahren. Doch selbst mit diesem zusätzlichen Luftwiderstand erreicht die Voyager 40 Knoten leicht.

Nach dem Trimmen nähern wir uns 41 Knoten bei 6.000 U/min. Wir brauchen etwa 30 Sekunden, um diese Geschwindigkeit zu erreichen. Nur 6,7 Sekunden genügen, um in Gleitfahrt zu kommen. Beim Maximaltempo liegt der Kraftstoffverbrauch bei 111 Litern pro Stunde. Nach Reduzierung der Motordrehzahl auf rund 4.500 U/min halbiert sich der Verbrauch auf 55 l/h und die Geschwindigkeit liegt bei rund 27 Knoten Marschfahrt. Ich kann versichern: Auch bei mittlerer Geschwindigkeit fährt sich das Boot angenehm und gut.

