



Stahlhart auf Erfolgskurs

Ortstermin bei Pedro-Boat Yachtbau, einem der renommiertesten holländischen Bootsbauer von Stahlyachten. Ist es sinnvoll, längerfristig in Stahl zu investieren? Hier lesen Sie, ob die Pedro Levanto 32' ein goldrichtiger Anlagetipp ist oder nicht und warum Ihnen «Pedro» nicht spanisch vorkommen sollte ...

Unterwegs zum Bootstest – ein Blick aus dem Autofenster bestätigt alle holländischen Klischees: flaches Land, weidende Kühe, Gewächshäuser, Kanäle, Entwässerungsgräben und nochmals Kanäle. Auch das Wetter passt zur Szenerie: Es regnet aus tiefhängenden Wolken, der Wind sorgt dafür, dass es nicht nur von oben, sondern gleich rundum regnet. Lokaltermin bei einer der bekanntesten holländischen Bootswerften: Pedro Jachtbouw. Die Wirtschaftskrise hat auch in der Bootsbauerbranche Spuren hinterlassen. Glücklicherweise, wer nur die Produktion drosseln musste, wenn andere bekannte Marken ihre Tore schliessen mussten oder von der Konkurrenz übernommen wurden. Bei einem Werftbesuch in Zuidbroek wollten wir er-

fahren, wie der bekannte Hersteller von Stahlyachten den Krisensturm überstanden hat; und was die Pedro Levanto 32' alles zu bieten hat.

Auf der Suche nach der Seele

Für einmal konnten wir den Termin nicht mit Schönwetter kombinieren. Am Freitag, 13. November (bei Pedro hält man wohl nichts von Aberglauben), findet zum zweiten mal die Hausmesse statt, am Tag davor können wir die Pedro Levanto 32' testen. Die Aussicht auf einen nassen und kalten Testtag lässt mich nach dem Sinn von Bootstests suchen. Bilder der Yacht findet man im Internet, die technischen

Daten lassen sich downloaden, an einer Messe kann man das Boot besichtigen und anfassen. Wieso also durch halb Europa reisen? Die rein rhetorische Frage ist schnell beantwortet. Testfahrten kombiniere ich am liebsten mit einem Werftbesuch. Erst der Blick hinter die Kulissen, das Vor-Ort-Erleben wie eine Yacht entsteht, was für Menschen daran arbeiten, geben Aufschluss über die DNA einer Modellserie, über die inneren Qualitäten eines Bootes. Dank GPS nähern wir uns zielgenau der Heimat der Stahlboote. Etwas befremdend das Umfeld, immer noch dominieren Weideland und Gewächshäuser die Szenerie. Und dann plötzlich winkt das bekannte Pedro-Logo an einer Hallenfront. Dass man bei Pedro nicht viel von Protz

und Showtime hält, sieht man beim Verwaltungsgebäude. Spröder Charme der 70er Jahre, unpräzise die Chefetage, dafür umso herzlicher der Empfang. Man spürt die persönliche Prägung der Gründer- und Inhabersfamilie Van der Felde, die seit Jahrzehnten Stahlverdränger bauen, die einen durchs Leben begleiten. "A choice for a lifetime" – Werbeslogan oder Wertversprechen? Marketingleiter Ivan van der Leij erläutert die Besonderheiten von Pedro. Das breite Sortiment und die Produktionszahl von rund 40 bis 50 Einheiten pro Jahr haben dazu geführt, dass man am liebsten alles inhouse und selbst realisieren möchte. Das macht unabhängiger von Lieferantenlaunen und erhöht die kontrollierte Herstellungsqualität. Um die Preise niedrig zu halten, werden pure Standardmodelle im eigenen Unternehmen in Ungarn zusammgebaut. Die Einzelteile werden per Lastwagen speditiert, auf dem Rückweg nimmt dieser dann eine fertige Yacht wieder mit nach Holland zurück. Grössere Modelle, Semi-Custom- und Sonderanfertigungen werden in Zuidbroek hergestellt – und das mit Erfolg. Mit Blick auf das vergilbte Luftbild der Werftanlagen aus den 80er Jahren sieht man das Resultat der verschiedenen Expansionsschritte. Mehrere neue Werkhallen, eine eigene Marina, ein Showroom (im Hallenformat) mit dem gesamten Sortiment ist Status Quo. Doch schon nächstes Jahr wird das



Gelände nochmals erweitert, das Winterlager wird vergrössert und die Anzahl der Bootsplätze erhöht. Rund 1.700 verkaufte Boote in 36 Jahren ergeben wohl ein schönes Erfahrungspolster, wenn es darum geht, zuversichtlich in die Zukunft zu blicken. Und deshalb wird auch eher in eine computergesteuerte Fräse investiert, als in neue Sessel im Eingangsteil des Bürogebäudes (...). Als Familienunternehmen geht es nicht darum, möglichst rasch Investoren- und Shareholderinteressen zu befriedigen, sondern ein erfolgreiches Konzept auch in Krisenzeiten mit Blick auf die Zukunft zu stärken. Dazu gehört auch, über den eigenen Schatten springen zu können: als Stahlyachtprofi hat Pedro nun auch eine GFK-Yacht im Angebot. Die Holländer haben der bekannten Marke Kent

neues Leben eingehaucht und lancieren das beliebte englische Lotsenschiff neu unter dem Namen Cantia Cabin Cruiser. Gleichzeitig rundet man damit die Sortimentspalette nach unten bis 28 Fuss ab und erhöht die Auswahl auf 14 Modelle.

Blick hinter die Kulissen

Wir starten unseren Werft-Exkurs in der Metallhalle. Hier werden die plasmageschnittenen Stahlteile zusammengeschnitten. Je sorgfältiger hier gearbeitet wird, desto weniger muss nachher ausgebessert werden. Kein Wunder, arbeiten hier die langjährigsten Mitarbeiter von Pedro. Modelle bis 40 Fuss bestehen aus 4 mm Stahlplatten, darüber werden 5 mm Platten verwendet. Bei ganz grossen Yach-



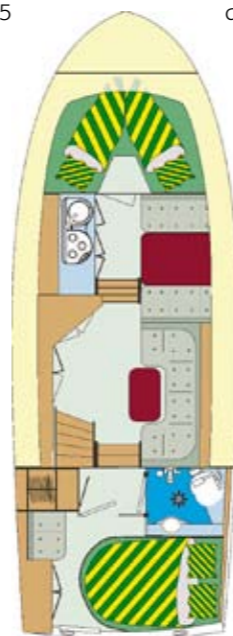


ten werden die Aufbauten in Aluminium realisiert, um den Vorteil des optimalen Schwerpunkts nicht zu verlieren. Der Mittelkiel besteht aus massivem 12 mm Stahl. Die Stahlkaskos werden anschliessend innen und aussen komplett sandgestrahlt. In den Paintcabins der neuen Hallen wird das so vorbehandelte Kasko durch einen 2-Komponenten Epoxyprimer im Spritzverfahren konserviert. Nach Spachtelarbeiten erfolgt auf mehrere Lackschichten die Awlgrip-Schlusslackierung in der Wunschfarbe des Kunden. Das Unterwasserschiff erhält eine spezielle Behandlung mit Antifouling. Nach dem Einbau des Motorenblocks und der Leitungen geht die Yacht weiter in die Schreinerei/Tischlerei. In aufwändiger Handarbeit werden die computergenau ausgefrästen Holzteile eingebaut. Auch hier sind gestandene Berufsleute im Einsatz, die wissen, was sie tun – und das mit Passion und Präzision. Wo Teak nicht massiv verarbeitet wird, kommt furniertes Teakholz zum Einsatz, das zuerst mit einem speziellen Imprägnierungsverfahren versiegelt wird, damit die Maserung keine Feuchtigkeit aufnehmen kann. Am Schluss der Produktionskette geht die Yacht in die Polsterabteilung für die Aus-

rüstung mit Gardinen, Polster und Bodenbelag – auch hier hat man die süsse Qual der Wahl aus den verschiedenen Pedro-Sortimenten. Bei Pedro zeigt man viel Verständnis für konstruktive Sonderwünsche. Ob es darum geht, eine Sauna einzubauen, eine Donky 37' um 1.5



Meter auf 42 Fuss zu verlängern, eine hydraulisch absenkbare Badeplattform zu installieren oder ein bestehendes Modell (wie die Levanto 44') mit Hardtop zu versehen – "geht nicht" gibt's nicht bei Pedro, wie die erfolgreiche Realisierung der aufgeführten Beispiele zeigt.



Der siegende Holländer

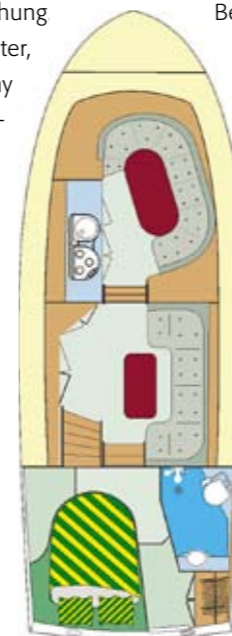
Bei unserem Testboot Pedro Levanto 32' handelt es sich um eine Standardversion, die in Ungarn komplett mit Antriebs- und Elektroanlage hergestellt wird. Bei dieser kostengünstigen Standardproduktion können Sonderwünsche nur beschränkt berücksichtigt werden. Bei den vier zu Verfü-

gung stehenden Einrichtungslayouts müsste jedoch für jeden Geschmack etwas dabei sein. Die Serienherstellung senkt den Preis, erhöht die Qualitätssicherung und verkürzt die Lieferzeiten. Holländische Fachleute vor Ort garantieren, dass die geforderte Herstellungsqualität auch fern der heimischen Werft erreicht wird. Der Endausbau und die Schlusskontrolle werden dann in Zuidbroek ausgeführt. Die Levanto kommt mit 9.7 Meter Länge und 3.50 Meter Breite recht kompakt daher. Die Form ist klassisch und unspektakulär, die Heckansicht ist bei der AK-Version (Achterkabine) eher kastig als elegant. Die ins Heck integrierte Badeplattform (mit Teleskop-Badeleiter und Landanschluss) ist nicht mehr als eine grössere Stufe, von der die Heckleiter aufs angenehm gross angelegte Achterdeck führt. Der Steuerstand ist genau mittschiffs positioniert, zum bequemen Steuern muss jedoch ein Stuhl her, im Stehen ist das Steuerrad zu tief angesetzt. Das Sonnenverdeck schützt uns heute nicht vor intensiven Strahlen, sondern vor dem niederländischen Dauerregen. Eingespannt zwischen den Frontscheiben und dem klappbaren Doppelrohr-Geräteträger löst

es auch diese Aufgabe perfekt und hält uns trocken – bester Beweis für den passgenauen Sitz. Clevere Lösung: Die Niro-Halteösen des Cabrioverdecks werden bei Nichtgebrauch einfach aus dem Deck herausgeschraubt. Der Aussensteuerstand (Instrumente zur Motorüberwachung spritzwassergeschützte Schalter, Joystick der Bugschraube, Ray Marine ST60 Tri-Data mit Anzeige von Geschwindigkeit, Wassertiefe und Wegstrecke) ist funktionell und übersichtlich, mit Platz für den Einbau weiterer Elektronik. Beim (nassen) Rundgang macht sich der serienmässige Antirutschlack auf der Antislipstruktur positiv bemerkbar, auch die Gangborde sowie sämtliche Tritflächen sind damit versehen. Eine stabile zweireihige Edelstahlreling führt in einem Stück vom Bug bis zum Heckeinstieg. Auf dem Kabinendach wird sie von zwei Handrelings flankiert. Je zwei hochglanzpolierte, kräftige Poller befinden sich achtern und im Bugbereich, mittschiffs ist noch je eine Belegklampe angebracht (alles in Edelstahl). Auf dem Vorschiff ist die Ankerwinde aufgebaut, der Anker (20 Kilo mit 30 Meter Ankerkette) wird im Bug gefahren und von einer Niroplatte von Beschädigungen am Rumpf abgehalten. Niro

kommt auch bei der Gaskastenverkleidung zum Einsatz und überall dort, wo belegte Leinen schamfilen können.

Unter Deck



Besonders bei Schmuttelwetter fühlt man sich unter Deck besonders wohl. Die Teakholzverkleidung strahlt Wärme und Gemütlichkeit aus, das Innenlayout mit dem offenen Vorschiff der Testyacht vermittelt Open-Space-Feeling, die Stehhöhe von 1,95 Meter im Salon und die grossen Alufenster verstärken diesen Eindruck zusätzlich. Durch den Ver-

zicht eines Innensteuerstandes wurde der Lebensraum zusätzlich vergrössert. Nach dem (abnehmbaren) Niedergang gelangt man in den Salonteil mit dem U-förmigen Sofa für fünf Personen, nach achtern geht es in die Eignerkabine mit Doppelbett und eigenem Bad, nach vorne schliesst sich die Pantry mit gegenüberliegender Dinette an, bevor man ins Vorschiff mit den zwei

V-förmig angelegten Kojen gelangt. Jeder verfügbare Platz wurde in Stauraum umgewandelt: Hinter der mobilen Niedergangstreppe, unter den Sitzgelegenheiten und unter den Betten, in der Pantry, unter dem Fussboden – Schrankfächer, Schubladen, Schränke, Ablagen und Bords in Hülle und Fülle. Grosse Fenster, eine Vielzahl an Luken und mit Solarzellen betriebene Lüfter über Pantry und Toilette sorgen für angenehmes Raumklima. Über dem Niedergang zur Achterkabine befindet sich das Kontrollpanel mit Ladezustand der Batterie, Tankpegel und (...) der Regulator der Webasto-Heizung (...).

Auf Kanalfahrt

Wir starten den 4-Zylinder Perkins-Diesel, der die Pedro mit 87 PS antreibt. Keinerlei Vibrationen (der Motorenblock steht ja auch auf einem elastischen Fundament), der Geräuschpegel im nicht störenden Bereich. Nach dem Einkuppeln geht es recht flott los, bei 750 Umdrehungen/min sind wir bereits mit 3,8 Knoten unterwegs, fast zu schnell fürs Navigieren in engen Marinas. Dass der Motor mehr als genug Leistung für die ca. 7 Tonnen Leergewicht



bringt, sehen wir auf dem Kanal. Bei 2.400 Umdrehungen läuft die Levanto 32 locker 8 Knoten, die Heckwelle bleibt schön flach, das Heck saugt sich absolut nicht fest. Tulpenbug, Knickspant und flache Heckform überzeugen wohl auch auf dem Meer, die Pedro ist immerhin für die Kategorie „B“, ausserhalb von Küstengewässern, zertifiziert, für uns ist aber heute die Testzone auf den Binnenkanal limitiert. Schon bald heisst es, das erste Mal wenden, denn wir wollen dem nächsten Brückenwart das Öffnen der Hebebrücke er-

sparen. Auf Ruderbewegungen (hydraulisch unterstützt) reagiert die Yacht sofort. Der Drehkreis in Backbordrichtung ist enger als über Steuerbord, da macht sich der Schraubeneffekt des Vierflüglers bemerkbar. Noch wendiger wird es mit dem Einsatz des Bugstrahlruders, Manövrieren und Parkieren werden damit zum Vergnügen. Fürs entspannte und sparsame Dahinkreuzen empfiehlt André van der Velde, Leiter der Produktentwicklung, auf 1.750 U/min zu gehen, das ergibt eine Reisegeschwindigkeit von 7,2 Knoten (13,4 km/h) und

einen Dieserverbrauch von ca. 4 Liter/h. Er weist uns auch darauf hin, dass die früheren Stahlruderblätter nun aus massivem Kunststoff gefertigt werden. Damit wurde das Risiko von eventuell auftretenden Vibrationen gänzlich aus der Welt geschafft.

Fazit

Die Pedro Levanto 32 ist eine schnörkellos-klassische Stahlyacht in grundsolider Verarbeitung. Wie bei allen Pedro-Yachten üblich, gibt es viel Gegenwert fürs Geld.

Ab Werft ist schon so einiges inbegriffen, trotzdem sollte man sich den Upgrade von der Cruise-Edition auf Comfort gönnen. So günstig kommt man selten zu netten Annehmlichkeiten (Bugstrahlruder, Webasto-Heizung, Warmwasserboiler). Der hohe Standard bei den Stahl- und Lackarbeiten, beim Ausbau bis hin zu den Polsterungen machen eine Pedro-Yacht zur sicheren Wertanlage. Die Werft gibt zusammen mit dem Versicherungspartner Kuiper ganze 5 Jahre Garantie! Einmal Pedro, immer Pedro: aus der internen Verkaufstatistik weiss man, dass Pedro-Eigner nach durchschnittlich 8 Jahren die Yacht wechseln, dann meistens eine Nummer grösser, aber fast immer folgt eine Pedro auf eine weitere. In Zuidbroek zeugt davon eine grosse Ausstellung von Gebrauchbooten, die Werft übernimmt den Verkauf ohne Provisionsforderung. Wer also eine zuverlässige Stahlyacht und einen ebenso zuverlässigen Partner sucht, der wird bei Pedro fündig. Umfassend auch der Pedro-Service vor und nach dem Kauf, von der Finanzierung über die Versicherung bis hin zu europaweiten Yachttransporten, Winterlager und Servicearbeiten. Wer zuerst einmal versuchsweise Pedro schippern will, kann das im Wassersportparadies Friesland tun (oder bei anderen Charterfirmen mit Pedro-Yachten – siehe Kasten), oder sich für eine Probefahrt in Zuidbroek anmelden und sich die Stadt Gronigen plus Umge-

bung anschauen. Die Reise in den Norden Hollands lohnt sich auf jeden Fall.

PS: Woher der Name Pedro kommt? Der damalige Partner von Geschäftsführer Andries van der Velde hiess Piet, mit Spitznamen Pedro. Beim Eintrag der Firma ins Handelsregister musste kurzfristig ein Name her – und so kam es zum spanisch angehauchten Firmennamen. Ironischerweise ist man auf dem spanischen Markt überhaupt nicht präsent...

TEXT: STEFAN DETJEN
FOTOS: STEFAN DETJEN & WERFT

Zur Standardausrüstung gehören unter anderem:

- Edelstahlreling • Kunststoff-Fäkalientank • Kunststoff-Wassertank • Aluminiumfenster • Edelstahl-Auspuffrohre • 2-Komponenten-Lacksystem (im Spritzverfahren aufgetragen) • Wassergeschmierte Propellerwelle • Hydrauliksteuerung • 4-flügeliger Propeller • Teakholz-Innenausbau
- Hinsichtlich Farben, Polster usw. hat man freie Auswahl aus der Pedro-Kollektion.

Technische Daten

Pedro 32 AK
Länge ü.a.: 9.80 Meter
Breite: 3.40 Meter
Tiefgang: 0.90 Meter
Treibstofftank: 300 Liter
Wassertank: 250 Liter
Schmutzwassertank: 250 Liter
Schlafplätze: 4 – 7 (je nach Innenlayout)
Gewicht: ca. 6,5 Tonnen
CE-Kategorie: B
Motorisierung: Perkins M92B, 64KW (86 PS)
Preis ab Werft:
Cruise-Edition
EUR 152.320 (inkl. 19% MWST)
Comfort Edition (inkl. Comfort Paket)
EUR 174.335 (inkl. 19% MWST)

Weitere Informationen erhalten Sie über die Schweizer Pedro-Vertreter: Yachting Verbano Team GmbH Marcel Arzner
Via San Gottardo 199
CH-6648 Minusio
Tel. +41 91 795 24 56
info@yachting-verbano.ch
www.yachting-verbano.ch

Marine Service Loisirs GmbH
Port de la Ville CH-2000 Neuchatel Tel. +41 32 724 61 82 www.msloisirs.ch info@msloisirs.ch Pedro-Boat BV W.A. Scholtenweg 94 NL-9636 BT Zuidbroek
Tel: +31 598 - 45 17 63 Fax: +31 598 - 45 13 38
E-Mail: info@pedro-boat.nl www.pedro-boat.de

Charterfirmen mit Pedros

Charterfirmen in Holland und Deutschland, die Pedros vermieten:

FRIESLAND BOATING
NL-8723 ER Koudum
www.friesland-boating.nl

YACHT CHARTER URK
NL-8321 MH Urk
www.ycu.nl

STARKE YACHTCHARTER B.V.
NL-9672 BG Winschoten
www.starkeyyachtcharter.nl

YACHTCHARTER-SCHULZ
D-17192 Waren/ Mueritz
www.yachtcharter-schulz.de

Yachtcharter Steffen Schulz
D-17213 Malchow
www.bootsurlaub.net

MARINA UND YACHTCHARTER IM ZIEGELEIPARK
D-12159 Berlin
www.yachtcharter-arlt.de

AME MÜRITZCHARTER GmbH & Co KG
D-17192 Waren (Müritz)
www.ame-charter.de

WENCZEK YACHT & BOOT SERVICE GmbH
D-47139 Duisburg
www.wybs.de

YACHTCHARTER BERLIN- WENDENSCHLOSS
D-12557 Berlin
www.charter-berlin.de

BOOTSCHARTER JÖRG MALOW
D-17192 Waren
www.bootscharter-malow.de

KRÜMELS BOOT SERVICE
D-32457 Porta Westfalica
www.kruemels-yacht-charter.de

YACHTCHARTER WERDER
D-14542 Werder
www.yachtcharter-werder.de