



Als ein „klassischer Holländer“ mit soliden Fahreigenschaften, so präsentiert sich die Levanto 32 auf dem Winschoterdiep vor den Toren Zuidbroeks, direkt an der Pedro-Werft. Fotos: Breitenfeld



Pedro-Boat B.V. mit eigenem Magazin

Zweimal im Jahr wird sich die niederländische Werft Pedro Boats B.V. künftig mit einem eigenen Magazin ihren Kunden und Interessenten präsentieren. Dort wird in deutscher, englischer und holländischer Sprache über Neuheiten der Modellpalette berichtet, Informationen von Zulieferern weitergegeben und alles Wissenswerte rund um die Werft transparent gemacht. Darüber hinaus wurde auch die Internetseite überarbeitet und neue Suchkriterien eingebaut, wie zum Beispiel ein technischer Ratgeber. Interessenten können ein kostenloses Abonnement des Pedro-Magazins anfordern. Mehr Infos unter Pedro-Boat B.V., W.A. Scholtenweg 94, NL-9636 BT Zuidbroek, Tel.: 0031-0-598-451763, www.pedro-boat.nl (cb)

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt; 2 = ökonomische Marschfahrt; 3 = Volllast; Testcrew: 3 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: ca. 33 %; Wind- und Wasserverhältnisse: 0 - 1; Beschleunigung aus dem Stand bis Volllast: ca. 15 Sekunden; Wassertiefe ca. 3 Meter; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl über Stb. und Bb. voraus und nach achtern, 1 – 1,5.

O Levanto 32

Preis und Leistung
im vernünftigen
Verhältnis stehen

Schon seit geraumer Zeit darf sich die Pedro-Werft in Zuidbroek, Provinz Groningen, als eine der Großen im niederländischen Freizeit-Yachtbau betrachten. Kaufinteressierte Eigner können unter 14 Modellen wählen, in Längenbereichen zwischen 9,10 bis 13,40 Metern. Claus D. Breitenfeld hat die „Levanto 32“ einmal näher unter die Lupe genommen, den kleinsten Vertreter aus dieser Modellreihe, der auch als 38- und 44-Füßer gebaut wird.

Wie enorm stark die Pedro-Werft in jüngster Vergangenheit gewachsen ist, lässt sich schon allein daran erkennen, dass der Testproband auf dem CE-Typenschild die Baunummer 1.606 auswies. Solch eine Stückzahl muss erst einmal unters Eignervolk gebracht werden, auch wenn sich das über Jahrzehnte erstreckt. Doch offensichtlich kein Thema für den holländischen Bootsbauer, belegt durch die Tatsache, dass Pedro wohl zu den wenigen, wenn nicht sogar das einzige Unternehmen dieser Branche bei unseren westlichen Nachbarn ist, welches es sich erlauben kann „auf Vorrat“ zu produzieren. Daher wird auch mit dem Slogan geworben, dass verschiedene – wenn auch feste – Einteilungen unter Deck permanent zur Verfügung stehen und diese aufgrund der Bauphilosophie kurzfristig lieferbar sind. Wo gibt es das heute noch?! Der momentane Output liegt immerhin bei ca. 55 Schiffen pro Jahr.

Mit ein weiterer Grund für diese Flexibilität ist ganz fraglos auch der Weitblick des Seniorchefs André van der Velde, der bereits vor Jahren erkannt hat, dass man Serienproduktion auch preiswerter als in den Niederlanden bekommen kann und eine Produktions-Dependance in Ungarn auf die Beine stellte, die vor Ort von holländischem Fachpersonal betreut und geleitet wird und somit die Qualitätssicherung garantiert ist. In regelmäßigem Turnus werden nach Ungarn vorbereitete Bauteile per Lkw angeliefert und im Gegenzug die fertigen Yachten abgeholt. Ein langwieriger Prozess, bis sich dieses System eingespielt hatte, im Laufe der Jahre jedoch bis ins kleinste Detail perfektioniert und bewährt. Wie sonst könnte sich Pedro den Luxus leisten und eine fünfjährige (!) Garantie auf seine Schiffe gewährleisten?!

Bei Pedro hört der Service jedoch nicht mit dem Verkauf des Schiffes auf. Eigentlich beginnt er dann erst. Egal, ob Winterlager, Reparaturen, Generalüberholungen, Yachttransport, Finanzierung und Versicherung, Eigner, die sich für eine Rundumbetreuung von Pedro entscheiden, für die hat die Werft für (fast) alle Probleme eine Lösung parat. Beispiel: Wohin mit dem Schiff im Winter? Bei Pedro zahlen Yachties in der isolierten Bootshalle 28,- Euro pro Quadratmeter, inklusiv Aus- und Einkranen. An Land sind es nur noch 17,- Euro und wer sein gutes Stück im Wasser liegen lassen will, der muss nur noch neun Euro berappen.

👉 Fahreigenschaften

Zwar ist die Levanto 32 für die Kategorie „B“, außerhalb von Küstengewässern, zertifiziert, dennoch können wir in diesem Punkt nicht mit Erfahrungswerten dienen, wurde der Probeschlag doch situationsbedingt im Binnenbereich absolviert. Trotzdem kann davon ausgegangen werden, dass der Rumpf auch im Küstenbereich seinen



Messwerte: Geschwindigkeit/ Geräusch

U/min	km/h	(kn)	dB(A)	
			Steuerstand	Salon
780	Leerlauf		56	60
750 ¹	6,7	(3,6)	57	62
1.000	9,1	(4,9)	63	65
1.500	12,4	(6,7)	65	67
1.750 ²	13,4	(7,2)	71	73
2.000	14,3	(7,7)	75	77
2.450 ³	15,8	(8,5)	79	79



Technische Daten:

Herstellerland: Holland
Werft: Pedro-Boat B.V., W.A. Scholtenweg 94, NL-9636 BT Zuidbroek, Tel.: 0031-0-598-451763, www.pedro-boat.nl
Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 9,70
 Länge WL (m): ca. 8,70
 Breite ü. A. (m): 3,50
 Tiefgang ca. (m): 1,00
 Freibord ca. (m): 1,25
 Höhe über WL (m): 2,45
 Gewicht ca. (kg): 8.000
 Testgewicht ca. (kg): 8.500
 Baumaterial: Stahl
 Rumpfform und Konstruktion: Knickspant
 Stahl-Materialstärke (mm): 4
 Spantenabstände (m): 0,40
 Motorisierung kW (PS): bis 63 (86)
 Antriebsart: Welle
 Kraftstofftank ca. (L): 350
 Wassertank ca. (L): 350
 Fäkalientank ca. (L): 280
 Zuladung/Nutzlast (kg): 850
 Max. Personen: 8
 Schlafplätze: 4 + 2
 Kabinen: 1 - 3
 Preis ab ca. €: 145.228,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Perkins M92B
 Bauart/Zylinder: Reihen-4-Zylinder
 Leistung/Kurbelwelle kW (PS): 63 (84)
 Hubraum (cm³): 4.400
 Bohrung/Hub (mm): 105 x 127
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.400
 Drehmoment (Nm): 320
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Direkteinspritzung
 Verdichtung: 18,23 : 1
 Kühlkreise: 2
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 423
 Propeller: 21 x 17, 4-Blatt, Bronze, rechtsdrehend

Standardausrüstung: Unter anderem Fenster in Alu-Rahmen, Antifouling, Niro-Anker, Kunststoffscheuerleiste, Außenfahrstand, hydraulisches Ruder, komplette Pantry, Niro-Wasser- und Fäkalientank, Schlingerschotten im Kraftstofftank, Niro-Geräteträger, Teakholz-Innenausbau, Farben und Polster nach Wahl, Fender und Leinen.

Möglich Extras: Unter anderem Bugschraube, Heizung, Warmwasserboiler, Cabrioverdeck mit Verlängerung, Landanschluss, Batterieladegerät grau getönte Fenster, Alu-Klappfenster, Log, Echolot, Seewassertemperatur, Tages- und Gesamtmeilenanzeige, Raymarine Tri-data.

Mann stehen wird, schließlich ist es nicht das erste Schiff dieser Kategorie bei Pedro, das sich mit diesem Prädikat schmücken darf.

Standardmotorisierung 84 PS, Perkins-Diesel. Das klingt auf den ersten Blick nicht nach sehr viel, galt es doch immerhin ein Testgewicht von rund 8,5 Tonnen zu bewegen. Jedoch die Fahrwerte belehren uns eines Besseren. Bereits nach etwa 15 Sekunden gleichmäßiger Beschleunigung liegt Höchstgeschwindigkeit an, 15,8 km/h oder auch 8,5 Knoten, Drehzahl 2.450 U/min. Geringfügig über dem Wert, der vom Motorenbauer genannt wird. Und das bei einer Wassertiefe von lediglich nur um die drei Meter. Erstaunlich dabei, dass sich



die Levanto in dieser Fahrstufe so gut wie gar nicht achtern „festsaugt“, wenig Heckwelle produziert und brettflach im Wasser liegt.

Mit diesen Vorgaben das Ruder hart gelegt, hydraulisch unterstützt, 5 1/2 Umdrehungen von Bb. nach Stb. bzw. umgekehrt, kann der Krängungsfaktor getrost vernachlässigt werden. Ca. 2,5 Bootslängen, und der Kreis schließt sich. Eine bis eineinhalb Bootslängen in jede Richtung, voraus und nach achtern, müssen veranschlagt werden, wird mit niedrigst möglicher Drehzahl von 750 U/min manövriert, ohne Zuhilfenahme der Bugschraube. Damit sollten auch ungeübte Rudergänger engere Parkboxen problemlos ansteuern können, zumal der Rumpf jeder Ruderbewegung willig folgt, sich auch hervorragend im Geradeauslauf benimmt, sei es voraus oder nach achtern.

Die ökonomische Fahrstufe liegt bei etwa 1.750 U/min mit 13,4 km/h (7,2 kn). Phonwert am Steuerstand 71 dB(A), Wind- und Wassergeräusch eingeschlossen. Unter Deck im Salon messen wir 73 dB(A), direkt über dem Motorraum. Unter diesen Voraussetzungen ist Stimmbänder schonende Konversation jederzeit möglich. Selbst bei Volllast liegt die Lautstärke unter dem Durchschnitt. 2.450 U/min produzieren am Steuerstand 79 dB(A), den gleichen Wert messen wir im Salon. Im Leerlauf und bei niedrigster Drehzahl von 750 bis 780 U/min werden 62 dB(A) nicht überschritten. Alles in allem Fahreigenschaften und Messwerte, die man so stehen lassen kann.

Ausstattung & Verarbeitung

Jede Leistung hat ihren Preis. Und wer sich viel leisten möchte, der muss auch mehr investieren. Das ist nun mal so. Nur – es kommt immer auf das Verhältnis an. Allerdings, nicht jede Leistung rechtfertigt den Preis. In diesem Punkt ist man jedoch bei Pedro auf der Sonnenseite. Hier stimmt nicht nur das Preis-Leistungsverhältnis, hier wird für den finanziellen Einsatz jede Menge geboten. Deutlich macht das ein erster Blick unter Deck.

Saubere Teakholzverarbeitung, soweit das Auge reicht, strahlt wohlige Wärme und Gemütlichkeit aus. Diese Ausbaubauweise steht nicht auf der Optionsliste, das ist bei Pedro Standard. Alles rund, keine scharfen Kanten, eben einfach topp. Ein Level, der auch auf die Polsterung, Elektrik, das Stahl- und Lackfinish übertragen werden kann.

Gehen wir ins Detail. An Deck trifft man auf diverse kleine Solarmodule. Diese dienen dem Betrieb der in der Pantry und Toilette installierten Lüfter. Eine nachahmenswerte Idee, somit muss nicht permanent die Batterie belastet werden, steht mal kein Landstrom zur Verfügung.

Der Steuerstand präsentiert sich klar und übersichtlich gliedert, exakt mittschiffs auf dem Backdeck, mit Kunststoff ummanteltem Ruder, großer Ablage davor und einem Kippschalterpaneel, über das die Scheibenwischer, Horn, Pumpen, Navigationslichter etc. aktiviert werden können. Darüber hinaus Anzeigen per Raymarine Tri-data für Geschwindigkeit und Tiefenmessung, der Pin für die Bugschraube, Kühlwassertemperatur, Voltmeter, Öldruck, Drehzahlmesser, der Start und Stoppknopf und die ergonomisch installierte Einhebel-schaltung.

Das fünfteilige, klappbare Windschild mit dem Parallel-Scheibenwischer mittig wird seinem Namen in jeder Beziehung gerecht. Passgenau sitzt das Sonnenverdeck, abgespannt zwischen den Frontscheiben und dem klappbaren VA-Doppelrohr-Geräteträger.

Der Weg aufs Vorschiff führt über zweistufige, ausreichend breite Gangbords, belegt mit Antislipstruktur. Dies gilt auch für die übrigen Trittflächen an Deck. Problemlos zugänglich die Einfüll- und Entsorgungsstutzen für Wasser, Kraftstoff und Fäkalien. Auch der verschließbare Gaskasten, voll-



ständig aus Niro gefertigt, damit keine Roststellen entstehen, falls die Flaschen darin einmal in Bewegung geraten sollten, wurde auf dem Gangbord platziert. Festgemacht wird die Levanto an auf Hochglanz polierten Pollern vorn bzw. achtern und



der mittschiffs gesetzten Springklampen, oder man bedient sich im offenen Wasser des Ankergeschirrs mit aufgebauter Winsch auf dem Vorschiff. Schnörkellos die zweireihige VA-Reling, die in einem Stück vom Bug bis auf die Badeplattform reicht. Dort wird sie in der Vertikalen gleichzeitig zur Leiter umfunktioniert. Rechts davon der Landanschluss und backbords eine Teleskopbadeleiter. Sämtliche Scheiben sitzen in Aluminiumfassungen.

Verschlossen wird der Unterdecksbereich durch ein Schiebeluk und eine backbords angeschlagene Tür. Sämtliche Fenster können gegen neugierige Blicke von außen mit Vorhängen abgedeckt werden. Mobil der fünfstufige Niedergang an Bb. in den Salon, damit man leichter an die großen, dahinter eingebauten Staufächer in der Wegerung herankommt. Grundsätzlich gilt: Stauraum satt. Jede nur erdenkliche Möglichkeit wurde genutzt, sei es unter den Sitzgelegenheiten, den Betten unter den Fuß- bzw. Pflichtböden, wo auch zum Teil Pumpen und Absperrhähne erreichbar sind, in Schränken und Schubfächern.

Um die täglichen Motorchecks durchziehen zu können, wird der Teppichboden im Salon zur Seite



geklappt, die bestens gedämmten Luken liegen frei, sauber und wartungsfreundlich installiert der Perkins-Diesel. Backbords neben der Maschine zudem drei „Knochen“ als Hauptschalter.

Gemütlich, das große U-Sofa an Stb., davor ein stabiler Tisch, dem sich in Fahrtrichtung die Dinette mit Platz für vier Personen anschließt. Wird deren Tisch abgesenkt, steht ein zusätzlicher Schlafplatz für zwei Personen zur Verfügung. Die von uns gefahrene Variante mit dem offenen Vorschiff vermittelt ein äußerst großzügiges Raumgefühl. In der Standardversion kann zwischen weiteren Ausbaumöglichkeiten gewählt werden, die sich zum einen als geschlossene Vorschiffskabine präsentieren oder aber auch mit Halbrundsitzgruppe nach Stb. ausgerichtet. Die Pantry gegenüber der Dinette an Bb., ausgestattet mit einem dreiflammigen Gaskocher, Spüle, Staufächern in der Wegerung und Kühlschrank, genügt dem praxisorientierten Einsatz.

Sämtlich Decken verkleidet mit Holzpaneele, darin eingearbeitet das Lüftungs- bzw. Fluchtluk und die Innenbeleuchtung. Sauber und übersichtlich verkabelt, die elektrische Zentrale über dem Niedergang ins Achterschiff. Von dieser Position aus kann die Webasto-Warmluftheizung reguliert, der Ladezustand der Batterien und die Füllstände der Tanks kontrolliert werden.

Die Achterkajüte unterteilt sich in den Schlaf- und Sanitärbereich. Die Nasszelle an Stb., ausgestattet mit mechanischer Seewassertoilette und Dusche, großzügig bemessen, bietet viel Bewegungsfreiheit. Pflegeleicht auch der Ausbau in Resopal. Das Flucht- oder auch Lüftungsluk führt direkt auf die Badeplattform, Bullseys sorgen zudem bei Bedarf für ordentlichen Durchzug in der Kabine, jede Menge Schränke und Ablagen lassen Stauprobleme schnell vergessen und wohlthuendes Relaxen verspricht das breite Doppelbett, ausgerichtet nach Bb.

➔ Zusammenfassung

Die Pedro Levanto 32 ist vom Konzept her ein relativ variabler Vertreter ihrer Gattung. Bei den unterschiedlichen Ausbaumöglichkeiten, sei es mit Pantry und Essplatz achtern, dort wo bei unserem Probanden die Eignerkabine eingerichtet war, oder geschlossener Vorschiffskabine mit Doppelbett, wahlweise auch V-Koje und sich dort anschließender Nasszelle, sollte für jeden Interessenten etwas dabei sein. Trotz möglichst weitgehender Standardisierung, sperrt sich die Werft auch nicht gegen Sonderwünsche. Man muss sie nur darauf ansprechen. Resümee: Hier stimmt neben der Qualität und den Fahreigenschaften vor allem auch das Preis-Leistungsverhältnis. *Claus D. Breitenfeld*

