

Pedro Levanto 44'

Der Klassiker mit Stil, Eleganz und Komfort. Macht Pedro mit der Namensgebung bei einem Teil seiner Flotte so weiter, dann gehen der Werft bald „die Winde“ aus. Der „Levanto“ (eigentlich Levante), ein warmes Lüftchen, das im westlichen Mittelmeer seinen Ursprung hat, passt so recht zu diesem jüngsten Spross der niederländischen Werft mit Stammsitz im friesischen Zuidbroek, Provinz Groningen, denn auch er als stattlicher Klassiker präsentiert sich nicht wild und verwegen, eher stilvoll elegant und äußerst komfortabel. Claus D. Breitenfeld hat sich einen Probeschlag mit ihm gegönnt.

Pedros Stahl-Bootpalette kann sich sehen lassen. Sie beginnt bei der 30' Marin und steigert sich sukzessive über einen weiten Bogen bis hin zu 44', wie die hier vorgestellte Levanto 44', größter Vertreter aus der Baureihe, die auch noch zwei Stufen kleiner gebaut wird, nämlich als 32' und 38'. Dazwischen tummeln sich die 32' AK, Skiron 35', Aspre 36', die 37', eine Solano 38', drei Donkys von 30' bis 37' und schließlich die Bora 43'.

Doch Pedro wäre nicht Pedro, würde man sich dort auf den über Jahrzehnte geernteten Lorbeeren ausruhen und damit zufrieden geben. Flexibilität war schon immer ein Präzedenzfall dieser Werft und in Erkenntnis der momentan wahrlich nicht einfachen Marktsituation der Branche, hält Pedro seit Neuestem einen weiteren Trumpf in der Hand: Ein GfK-Boot von 8,45 m Länge, den „Cantia 28' Cabin Cruiser“, nach CE-Kategorie „B“ (geeignet für Reviere außerhalb von Küstengewässern), motorisiert mit 40 kW (55 PS) Volvo Penta-Diesel D2 55, dessen Kasko im „Outsourcing“ auf Kiel gelegt wird, jedoch der komplette Innenausbau auf der Werft in Zuidbroek über die Bühne geht.

Dieser Hinweis sei nur am Rande erwähnt und sicherlich interessant für all jene, die Pedro ausschließlich mit dem Stahlbootbau in Verbindung bringen, jedoch mehr zum Glasfaserboot tendieren.

Nun kann Pedro auch dieser Klientel etwas bieten.

Fahreigenschaften

Wenden wir uns wieder der Levanto 44' zu, die mit Fahreigenschaften zu überzeugen weiß, die besser kaum sein könnten. Eindrucksvoll demonstrierte dies Juniorchef Adré van der Velde auf engstem (Kanal) Raum in Sneek, unweit des Pedro-Händlerstützpunktes Majac Wassersport B.V. in Sneek am Eeltjebassweg auf dem Winschoterdiep und Sneeker Meer.

Ohne auch nur einmal das Bugstrahlruder zur Hilfe zu nehmen, lassen sich die immerhin ca. 18,2 Tonnen Testgewicht, verteilt auf 13,35 m Länge, schon fast spielerisch manövrieren. Dazu bedarf es auch nicht wilder Kurbelei am Ruder, das nach fünfzehn Umdrehungen die Strecke von Stb. nach Bb. und umgekehrt zurückgelegt hat, denn der eigene, im Schiff vorhandene Einlenkschwung und gut dosiertes Vor- und Rückwärtslaufen des Getriebes reichen in der Regel aus, eine 180-Grad-Wende zu vollziehen. In unserem Fall auch noch bei extremen, böigem Starkwind, der auch den von uns gemessenen Geräuschpegel völlig auf den Kopf stellte. Die Phonwerte bei gemäßigter Wetterlage liegen sicherlich im Schnitt um fünf Einheiten unter den hier im Test ermittelten. Doch damit ist noch längst nicht das Ende der Manövrier-Fahnenstan-

ge erreicht. Eigentlich sollte man davon ausgehen können, dass bei gerade soeben eingekuppeltem Getriebe und niedrigster Drehzahl, hier 600 U/min, die besten Drehkreisergebnisse erzielt werden. Das trifft jedoch nur bedingt zu und sicherlich ist auch ein gerüttelt Maß dem Starkwind zuzuschreiben. Dennoch, die Levanto fühlt sich bei geringfügig erhöhter Drehzahl, etwa 1.000 U/min, deutlich wohler. Gerade mal so um die eineinhalb Bootslängen in jede Richtung, voraus und nach achtern, über Stb. und Bb., notierten wir, ohne dass der Wind uns ins Handwerk pfuschen konnte.

Aus ruhender Position den Hebel auf den Tisch gelegt, sollte man dem Rumpf ca. 20 Sekunden gönnen, bis der Perkins-Diesel M225Ti/148 die Levanto auf Vmax beschleunigt. 17,5 km/h (9,4 kn) bei 2.500 U/min signalisierte uns sowohl das Hand- als auch das fest an Bord installierte GPS im Raymarine Kartenplotter C 120. Wassertiefe zwischen 2,60 m und acht Metern unterm Kiel. Damit kann man bestens leben. Spurtreu geht's dahin, sodass der Ruder-gänger sich sogar den Luxus erlauben konnte, kurzfristig die Haspel freizugeben, was natürlich nicht im Sinne des Erfinders ist.

Das Ruder in dieser Fahrstufe hart gelegt, egal, ob über Bb. oder Stb., folgt der Rumpf spurtreu dem vorgegebenen Kurs. Die sich dabei einstellende Krängung kann unterm Strich vernachlässigt werden. Fast brettflach zieht die Levanto ihre Kreise



unter Vollast, die sich so um die zweieinhalb bis drei Bootslängen präsentieren. Als solide Kanal- und Marschfahrtgeschwindigkeit im ökonomischen Bereich legen wir uns auf eine Drehzahl von 1.600 U/min fest, mit dem Ergebnis, dass sich die Messung bei 12,8 km/h (6,9 kn) einpendelt. Resümee: Hat sich der Eigner erst einmal mit den Fahreigenschaften „seiner“ Levanto vertraut ge-

macht, wird ihm so schnell niemand mehr ein X für ein U vormachen. Das gilt auch für Ein- oder Umsteiger.

Ausstattung & Verarbeitung

Die Levanto 44' ist die Antwort auf eine immer größer werdende Nachfrage

nach Schiffen klassischen Formen.“ Dieser These kann ohne wenn und aber beige-pflichtet werden. Der stilvolle Tulpenbug, breite, bequem begehbbare Gangbords, frei zu gestaltende, individuelle, geräumige Innenaufteilung, zugeschnitten je nach Bedarf, privat oder gewerbliche Nutzung, wie etwa im Chartereinsatz, ermöglichen das Einrichten bis zu zehn Schlafplätzen. Dar-

Technische Daten

Herstellerland: Holland

Werft: Pedro-Boat BV, 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): 13,35
Rumpflänge (m): 12,72
Länge WL (m): 12,21
Breite ü. A. (m): 4,33
Tiefgang ca. (m): 1,15
Freibord ca. (m): 1,40
Höhe über WL (m): 2,75 (Fenster abgeklappt)
Gewicht ca. (kg): 17.000
Testgewicht ca. (kg): 18.200
Baumaterial: Stahl
Rumpfform und Konstruktion: Knickspant
Spantenabstände (m): 0,40
Test-Motorisierung kW (PS): Perkins Sabre M225Ti/148 – 109 (148)
Max. Motorisierung kW (PS): 2 x 109 (148)
Antriebsart: Welle

Kraftstofftank ca. (l): 750
Wassertank ca. (l): 600
Fäkalientank ca. (l): 350
Zuladung/Nutzlast (kg): 3.675
Max. Personen: 10
Schlafplätze: Testboot 4 (bis 10 möglich)
Kabinen: 2 + Salon
Preis ab ca. €: 292.740,-
Preis Testboot ca. €: 388.154,-

Testmotorisierung:
Hersteller/Typ: Perkins/M225Ti/148 (gedrosselt)
Bauart/Zylinder: 6 in Reihe
Leistung Kurbelwelle kW (PS): 109 (148)
Leistung Propeller kW(PS): 104 (142)
Hubraum (cm³): 5.982
Bohrung/Hub (mm): 100 x 127
Arbeitsweise: 4-Takt
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.500
Getriebe/Untersetzung: Hurth ZF45-I/2,20:1
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: Direkteinspritzer
Kühlkreise: 2
Elektrische Anlage (V): 24

Gewicht (kg): 609 ohne Getriebe
Wellen- Ø (mm): 40
Propeller (cm Ø): 23 x 19, 4-Blatt

Motorendetails: Turbolader mit Ladeluftkühlung, Wärmetauscher, Kaltstarteinrichtung, Öl gekühlte Kolben.

Messwerte:
Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	(kn)	Steuerst.	Salon	dB(A) (*
600 ^a	5,3	(2,9)	52	54	
1.000	9,7	(5,2)	65	68	
1.200	10,4	(5,6)	67	68	
1.400	11,5	(6,2)	70	72	
1.600 ^b	12,8	(6,9)	72	75	
1.800	14,1	(7,6)	75	77	
2.000	15,2	(8,2)	77	77	
2.200	16,0	(8,6)	78	78	
2.500 ^b	17,5	(9,4)	79	79	

(* bei jeder Menge Wind- und Wasserge-räusch, der Motor war deutlich leiser; (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = ökonomische Ka-

nalfahrt; (3 = Vollast; Wassertiefe unter dem Kiel zwischen 2,60 m und 8,00 m; Drehkreise in jede Richtung um die 1,5 Bootslängen, dabei ist etwas mehr Drehzahl – ca. 1.000 U/min – günstiger, als nur Minimaldrehzahl; ca. 20 sec. aus ruhender Position bis volle Geschwindigkeit; sehr gute Manöviereigenschaften.

Standardausrüstung: Unter anderem Fenster in Alurahmen, Außensteuerstand mit kompletter Instrumentierung, Pantry mit Kompressor-Kühlschrank, Zweikomponentenlackierung, Niroreling, Niroauspuff, Nirogeräteträger, Teakholzinnenausbau, zwei Sanitärbereiche in Marmorlook, Farben und Polster nach Wahl aus der Werftkollektion.

Möglich Extras: Unter anderem Teakfußböden, Lederpolster, Gaskeramikkochfeld mit Restwärme, Doppelverglasung, Rumpfisolierung, Zentralheizung mit Radiatoren, Raymarine-Ausstattung, 2. Sitzbank an Bb. und Stb. Teakdecks, TV und DVD, indirekte Beleuchtung, Radar etc.



Großzügig gestalteter Salon in modernem Design mit viel Bewegungsfreiheit.



Saubere Installation des Perkins Sabre Diesel mit einer Leistung von 109 kW (148 PS).



über hinaus versteht es sich eigentlich von selbst, dass künftige Eigner auch beim Interieur ihre Wünsche realisieren können, sei es in der Wahl des Holzausbaues, wie zum Beispiel hier mit traditionellem Teak, oder aufwändigen technischen Installationen. Sie kamen bei diesem reinen Vorführschiff logischer Weise nur bedingt zum Einsatz, zumal die Werft im Vorfeld nicht anderweitige, spätere Kundenvorstellungen erahnen kann. Daher zum Beispiel der Einbau simpler Pump-WC's, die jederzeit gegen „elektrische Töpfchen“ getauscht werden können.

Drei Grund-Einteilungsvarianten hat die Werft in petto. So kann der achterliche

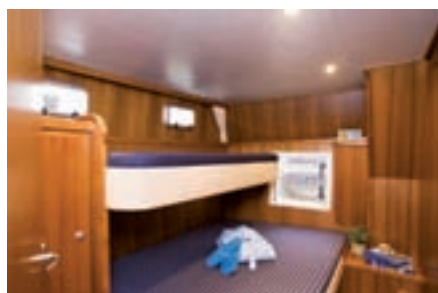
Unterdecksbereich entweder als geräumige Einzelkabine über die gesamte Schiffsbreite geordert werden, aber auch geteilt in zwei separate Kajüten. Getrennt, die davor angeordneten Räume für Dusche und Toilette. Soweit der Eigner nicht auf einen zweiten Steuerstand unter Deck optiert, bleibt auch der Salon unverändert, es sei denn, an die Werft werden Spezialwünsche herangetragen, die sich selbstverständlich auch realisieren lassen.

Bei der in Fahrtrichtung zwischen Salon und Vorschiffskabine sich anschließenden Pantry/Dinett-Sektion kann gewählt werden zweimal die Form eines U-Sofas an Bb. oder die Entscheidung fällt zugunsten

der traditionellen Variante gegenüberliegender Sitzbänke. Die eigentliche Pantry und die sich anschließende Kombination aus Dusche und Toilette im Nasszellenbereich wird an Stb. platziert. Im Vorschiff schließlich die Gästekabine, bei der wiederum unterschiedliche Varianten zur Verfügung stehen, zweimal mit getrennten Einzelbetten oder im Kingsize-Format, ein üppiges Doppelbett der Kategorie Achterkabine.

Unsere Testproband präsentierte sich mit vier Schlafplätzen, Doppelbett vorne, Doppelbett achtern, bewährte Dinette gegenüberliegend, Salon mit großem Sofa-U an Stb., Sideboard an Bb., darin integriert

V-Kabine im Vorschiff mit Doppelbett. Es könnten auch zwei Einzelbetten eingerichtet werden.



ein zu versenkender Flachbild-TV. Der gut zugängliche Motorraum unter dem Salonboden, von dem durch Gasdruckfedern unterstützten Motordeckel, bestens geräuschgedämmt, zeigt sich aufgeräumt, wartungsfreundlich und macht tägliche Sicherheitschecks schon fast zu einem Ritual für Technikfreaks. Ventile, Kugelhähne, Filter, Batterien etc., alles in greifbarer Nähe. Das gilt auch für den mittig angeordneten Steuerstand auf dem überaus geräumigen Backsdeck mit vortrefflicher Rundumsicht. Dort stehen dem Rudergänger sämtliche Überwachungsinstrumente übersichtlich und ergonomisch abgestimmt auf die Sitzposition zur Verfügung. Besonderer Gag, die im Rück-

kenbereich pneumatisch zu variierende Polsterung per Blasebalg für Wirbelsäulen geschädigte Eigner. Bequem der stufenförmige Niedergang auf die Badeplattform mittig zwischen den achterlichen Sitzbänken.

Dass Extras, unter anderem Teakdecks, Surround-Entertainmentcenter im Salon, zusätzliche, indirekte Beleuchtungen, Lederpolsterung, die Keramik-Gaskochfeldereinheit mit Nutzung von Restwärme, Doppelverglasung, spezielle, zusätzliche Wärmeisolierung, Zentralheizungssystem mit Radiatoren, aufwändige Elektronik im Navigationsbereich nicht zur bereits soliden Standardausstattung gehören, sollte jedem klar sein.

👉 Zusammenfassung

Grundsätzlich gilt: Mit dieser Pedro Levante 44' bekommen künftige Eigner nicht nur das Flaggschiff der Werft geliefert, hier stimmt auch das Rundherum, sei es in bezug auf Verarbeitungsqualität, egal, ob in Holz, Stahl, Lackierung, elektronische und mechanische Installationen. Erfrischend die Kombination aus elegantem und dennoch klassischem Stil an und unter Deck, die weder überzogen noch verstaubt wirkt. Einfach zeitlos schön. Und das zu einem Preis/Leistungsverhältnis, das schwerlich zu toppen sein dürfte.

Claus D. Breitenfeld



Perfekt ausgestattet, der mittig Steuerstand auf dem Achterdeck.



Wirkt edel, die cremfarbene Lackierung und ergänzt die perfekten Fahreigenschaften vortrefflich.

Fotos: Breitenfeld

