

# Pedro

„Home, sweet home“ – das High-Tech Ganzjahres-Wohnschiff. „In allen vier Jahreszeiten bewohnbar – Sanitäreinrichtungen und Möblierung wie zu Hause – optimale Manövrier- und Fahreigenschaften – ohne Führerschein in Holland auf Tour gehen – riesiger Revier-Radius dank niedriger Durchfahrthöhe und geringen Tiefganges – Hybridantrieb als Option: leise wo möglich, kraftvoll wo nötig“. Diese Attribute verpasst die Pedro-Werft ihrem jüngsten Projekt, der Liberty 1250. Claus D. Breitenfeld wollte wissen, ob das wirklich so ist.

**E**s scheint, als sei die Renaissance der Hausboote angebrochen. Leben auf dem Wasser, solange wie möglich, nicht nur während der typischen Sommer-Saison. Aber: Weg vom verstaubten Image der alten Plattbodenschiffe (die zweifelsohne auch Reizvolles bieten). Und: Dabei mobil sein, wie mit einer Yacht. Denn: Die Vorzüge eines Schiffes vom Kaliber einer „Liberty“ sollen und wollen genutzt werden. Schließlich: Home, sweet home auf dem Wasser, so etwas gibt es nicht alle Tage.

Die geistige Geburt dieses Schiffes basiert auf simpelsten Überlegungen, befruchtet von Kundenanregungen, die immer wieder in eine Richtung zielen, nämlich der Saisonverlängerung. Okay, das kann man – wenn's denn unbedingt sein muss – auch auf jedem anderen, herkömmlichen Stahlschiff realisieren, jedoch kaum mit dem Komfort und Annehmlichkeiten, die eine Liberty bietet. Platz ohne Ende aufgrund des wohldurchdachten Grundrisskonzeptes aus der Feder des Yachtarchitekten Martin Beckbrede, Mobiliar wie in den eigenen vier Wänden zu Hause, thermische Voraussetzungen – sommers wie winters – dank Fußbodenheizung, Warmwasser-Radiatoren, Aircondition und modernsten Verbundwerkstoffen im Decksaufbau, isolationstechnisch auf dem neuesten Stand der Entwicklung.

**D**ennoch, man darf vermuten, dass die Realisation dieser Liberty 1250, die übrigens auch als 1350 und 1450 gebaut wird, keine so ganz leichte Niederkunft war, denn schließlich galt es an einer bislang knapp 40 Jahre währenden Werft-Tradition zu kratzen. Passt das Image „Hausboot“ zum Namen Pedro? Und überhaupt, Hausboot, damit assoziiert der gemeine Freizeitkapitän doch nur Langeweile, Trägheit und umständliches Handling. Ja, sicherlich, mit so einem selbst zusammengeschusterten, No-Name-Hinterhof-Produkt. Nicht aber mit einer Liberty, die gegen eine traditionelle Stahlyacht in keiner Weise den Kürzeren zieht – im Gegenteil.

**D**ie Manövrierfähigkeit dieses robusten Rumpfes präsentiert sich frappierend wendig, das Handling ist eine der leichtesten Übungen, auch für Neueinsteiger und das Leben an Bord ist alles andere als langweilig. Allein das Wohnlandschafts-Ambiente unter Deck überzeugt voll und ganz. Treibt man das Ganze auf die Spitze, wäre es durchaus vorstellbar, so ein Schiff neben dem reinen „Pleasure-Boat-Gedanken“ auch als „Office auf dem Wasser“ zu nutzen. Abwegig? Nix da – preiswert! Gehen wir von einer nutzbaren Grundfläche von ca. 50 m<sup>2</sup> aus. Für so einen Liegeplatz berappt man zum Beispiel in der Köln Marina ca. 2.000 Euro für die sechsmonatige Saison. Ergo 4.000 Euro fürs ganze Jahr. Wo bitte ist im Zentrum von Köln, in dieser exponierten Lage, ein Büroraum für 333 Euro monatliche Grundmiete zu bekommen? Wahrscheinlich nirgendwo. Hoffentlich haben wir jetzt keine schlafenden Hunde geweckt . . .

## Fahreigenschaften

**G**ehen wir zunächst einmal auf die Antriebsvarianten ein. Wer dem traditionellen Diesel ohne Wenn und Aber den Vorzug gibt, kein Thema, der bekommt ihn. Darüber hinaus steht die Hybrid-Variante zur Debatte, Diesel kombiniert mit Elektroantrieb und schließlich der im Test gefahrene Hydraulik-Antrieb, eine Kombination aus Ölpumpe und Dieselmotor. Das Ganze hört sich komplizierter an, als es in Wirklichkeit ist. Unterm Strich passiert da bei nichts anderes, als dass ein Dieselaggregat eine Ölpumpe antreibt und diese wiederum den so erzeugten Druck in eine Drehbewegung umsetzt. Je mehr Öldruckzufuhr in Prozent, umso höher die Drehzahl der Schraube.

**D**er Vorteil gegenüber einem konventionellem Dieselantrieb ist es, dass zum Beispiel bei einer nur 40-prozentigen Ölzufuhr – dies geschieht bereits bei niedriger Drehzahl von 1.000 U/min – eine Ge-



Ruhiges, stilvolles Dahingleiten, umgeben von häuslichem Ambiente. Die andere Art des Reisens in völlig neuem Design. Fotos: Breitenfeld

# Liberty 1250



schwindigkeit von 10,8 km/h (5,8 kn) gemessen wurde. Analog dazu sind Schleichfahrten mit geringsten Motordrehzahlen und somit auch sparsamsten Verbräuchen machbar. Wer's nicht lassen kann, dem steht es jederzeit frei, den Hebel des Ölpumpenregulators auf den Tisch zu legen. Dabei

kommen dann unterm Strich 15,5 km/h (8,4 kn) bei 2.200 Diesel-U/min's heraus.

**Ö**konomischer ist's allerdings, nur 50% Ölzufuhr zu mobilisieren. Das passiert bereits bei 1.400 U/min und die Liberty ist damit immer noch 11,5 km/h (6,2 kn) schnell. Je nach gewünschter Geschwindigkeit, errechnet ein Computer die erforderliche Ölmenge, die der Pumpe zugeführt werden soll. Werden die hydraulische Bug- und Heckschraube zusätzlich aktiviert, so weiß der Rechner, dass er die Motordrehzahl erhöhen und somit mehr Öl fördern muss. Doch dies wird in den seltensten Fällen erforderlich sein, da die Liberty mit Manövriereigenschaften glänzt, über die nur gestaunt werden kann.

Ohne Zuhilfenahme der Querstrahlruder dreht der Rumpffast auf dem Teller, egal ob über Stb. oder Bb.. Und selbst das Kielwasser kreuzender Frachtschiffe bleibt ohne Wirkung, Krängungserscheinungen – Fehlanzeige. Die bei Marschgeschwindigkeit gemessenen, äußerst moderaten 65 dB(A) Phonwerte am nach vorne offenen Steuerstand, werden zum überwiegenden Teil vom verdrängten Wasser produziert, der Antrieb ist kaum wahrnehmbar. Resümee: Allen Unkenrufen zum Trotz, nix ist's mit Trägheit und umständlichem Handling, ein Schiff, mit dessen Heckwelle man seinen Namen ins Wasser schreiben kann.

## Ausstattung & Verarbeitung

**W**enn schon eine Ganzjahreswohnung auf dem Wasser, dann auch richtig. So überrascht es nicht, dass außer dem Rumpf viele Komponenten des traditionellen Hausbaues an Land zum Einsatz kommen, wie zum Beispiel Fenster mit Jalousien, Türen, die komplette Küchen- und Sanitär-



einrichtung, PVC-Laminat-Fußböden und das alles in höchster Qualität, so, wie sich das gesamte Erscheinungsbild der Liberty präsentiert. Der Aufbau wird gefertigt aus einem hochisolierenden Verbundwerkstoff mit der beachtlichen Stärke von insgesamt 75 mm. Zwei mm GfK außen, 15 mm Holz innen und dazwischen 58 mm Isolierung. Er schützt sowohl vor Kälte, als auch Hitze. Positiv beeinflusst wird darüber hinaus der Schiffsschwerpunkt durch das ebenfalls isolierte Dach aus GfK.

**U**ngewöhnlich, jedoch äußerst praktisch, der Haupteingang an Bord über die absenkbare Bugklappe, wenn man so will „Minigangway“, neben drei weiteren Schanzkleid-Durchlässen an beiden Längsseiten sowie achtern auf die Badeplattform, abgesichert durch eine 38 mm starke, auf Hochglanz polierte Reling. Bei geöffneter, dreiteiliger Frontschiebetür wird der Arbeitsplatz des Steuerannes an Bb. mit höhenverstellbarem

Ruder im Zusammenspiel mit dem Vorschiff zur geräumigen Terrasse, die sechs Sitzstaukästen stets im Blickfeld. Weiter Stauraum unterm Terrassenboden. Den Blick nach achtern und achterlich seitwärts erledigen Sensor gesteuerte Kameras, die auf Bewegung reagieren, automatisch dorthin schalten, wo sich etwas tut und dies via Monitor dem Fahrer mitteilen. Diese Sensorik funktioniert selbst nachts. Vergeblich die Suche nach dem herkömmlichen Schalthebel, hier dominiert der Öldruckpumpenregler mit der Skaleneinteilung 100 Prozent grün bzw. rot für voraus und rückwärts, ergänzt durch die üblichen Überwachungsinstrumente für den Diesel, die diversen Kippschalter zum Aktivieren der unterschiedlichsten Bordfunktionen und die beiden Joysticks für die Querstrahlruder.

**B**esonders Augenmerk sei gelenkt auf zwei Säulen an Stb. Die eine im Salon, die andere im Schlafzimmer. Ihr Innenleben ist ein nicht ganz Billiges, dafür aber Exorbitantes,

nämlich ein weiteres Highlight dieser Liberty – die „hauseigenen Ankerdalben“. Sie werden auf Knopfdruck ein- und ausgefahren, bis zu einer Wassertiefe von vier Metern. Nervöses Hin- und Hermanövrieren vor Doppelrot zeigenden Brücken oder Schleusen, Leinenwuhlung am Liegeplatz, all das ist Geschichte. Die Stelzen in den Grund gerammt und das Schiff liegt bombenfest bis zum nächsten Manöver.

**D**ie Einrichtung des Salons ist Geschmackssache. Entweder folgt man den Empfehlungen der Werft, oder lässt sein eigenes Designerfeeling walten. Künftige Eigner werden auch nicht bedingungslos auf vorgegebene Grundrisse festgenagelt, freie Einteilungsvarianten sind jederzeit möglich. Den Pantryblock jedoch, samt vollwertigem Backofen mit vierflammigem Gaskocher, Kühlschrank, Dunstabzugshaube, Gefrierteil und jeder Menge Arbeitsfläche, raten wir von Wertseite installieren zu lassen, eventuelle Farb- oder Detailnuancen sind schlussendlich



eine Frage des Geschmacks und abänderbar. Ähnlich verhält es sich auch mit dem Badezimmer, gefliest und absolut wasserfest ausgekleidet, das diesen Namen in der Tat verdient. Hochmodern mit Fußbodenheizung und polierten Radiatoren, Eckdusche, Waschmaschine, elektrischer Toilette, Designer-Waschtisch, fast schon einem Wellness-Bereich gleichkommend. Vorbei an Bb., unterbrochen von einer Tür aufs Gangbord, der Korridor ins Achterschiff Richtung Schlafzimmer, das jeder Eigner nach seinen Vorstellungen gestalten. Auch hier, wie in den übrigen Räumen, Warmwasser betriebene Radiatoren der Kabola-Heizung. LED's sorgen an und unter Deck in der dunklen Zeit des Tages für Erleuchtung.

Die „Außenanlagen“ der schwimmenden Heimstätte sind mit wenigen Worten beschrieben. Überdachte, bequem begehbare, umlaufende

Gangbords, stabile Festmacherpoller, Badeplatt-form achtern, gut erreichbare Ver- und Entsorgungsstutzen für Kraftstoff, Frischwasser, Fäkalien und der Strom- Landanschluss komplettieren die Liberty.

## ➔ Zusammenfassung

Das ein Hausboot nicht jedermanns Sache ist, das ist unbestritten. Doch zwischen Hausboot und Hausboot klaffen Welten. Eine Liberty jedenfalls ist etwas Besonderes, hat das gewisse Etwas, nicht in einen Topf zu werfen mit irgendwelchen 08/15-Exoten. Wendig, einfach im Handling, exklusiv in der Ausstattung, variantenreich, sowohl in Sachen Antriebstechnik als auch einrichtungsmäßig. Ein Ganzjahres-Wohnschiff zum fairen Preis, das Individualisten begeistern wird. Claus D. Breitenfeld

### Die Ruderanlage am Hydraulikantrieb.



### Cheftechniker André van der Velde in den „Katakomben“ des Hydraulikantriebes.



### Liberty-Kasko im Bau.



## Technische Daten

**Herstellerland:** Niederlande  
**Wert:** Pedro-Boat B.V., W.A. Scholtenweg 94, NL-9636 BT Zuidbroek (Groningen), Tel.: 0031-(0)-598-451338, www.pedro-boat.nl

**Boot:** CE-Zertifizierungs-Kategorie „C“ (küstennahe Gewässer)  
 Länge ü. A. (m): 12,50 (auch 13,50 und 14,50 bei unveränderter Breite)  
 Rumpflänge (m): 12,00  
 Länge WL ca. (m): 11,50  
 Breite ü. A. (m): 4,50  
 Tiefgang ca. (m): 0,90  
 Freibord ca. (m): 0,85  
 Höhe ü. WL ca. (m): 2,50  
 Kabinenhöhe (m): 2,10  
 Gewicht leer ca. (kg): 14.500  
 Testgewicht ca. (kg): 14.500  
 Baumaterial: Rumpf Stahl, Aufbau Komposit-Verbundwerkstoff, Dach GfK  
 Stahlstärke (mm): 5 und 10  
 Spantenabstand (m): 0,40  
 Rumpfform: Knickspant  
 Motorisierung Test kW (PS): 97 (132)  
 Motorisierung von – bis kW (PS): 55 (75)  
 Motorenart: Diesel, Testboot in Verbindung mit hydraulischem Antrieb über Ölpumpe  
 Antriebsart: Welle, Ø 40 mm  
 Kraftstofftank (l): 1.000

Frischwassertank (l): 900  
 Fäkalientank (l): 400  
 Zuladung/Nutzlast (kg): 1.000  
 Personen, zul. max.: 6  
 Schlafplätze: 2 + 2 (mehr möglich)  
 Kabinen: 1 + Salon (mehr möglich)  
 Preis Testboot €: auf Anfrage, je nach Ausstattung  
 Preis ab €: 296.310,-

**Testmotorisierung**  
 Hersteller/Modell/Motorenart: Perkins/M132Ti  
 Bauart/Zylinder: Reihen-4-Zylinder  
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 97 (132)  
 Leistung Propeller kW (PS): 93 (127)  
 Drehmoment (Nm): 500 Nm / 1.400 U/min  
 Hubraum (cm³): 4.400  
 Bohrung/Hub (mm): 105 x 127  
 Arbeitsweise: 4-Takt  
 Drehzahl, max. (U/min): 2.200  
 Kraftstoffart: Diesel  
 Kraftstoffsystem: Direkteinspritzer (Turbo mit Ladeluftkühler)  
 Motorölfüllmenge (l): 7 Liter  
 Verdichtung: 19:1  
 Getriebeuntersetzung: hydraulischer Antrieb, kein Wendegetriebe  
 Kühlkreise: 2  
 Generator (A): 90

Elektrik (V): 12  
 Gewicht (kg): 455 KG  
 Wellen-Ø (mm): 40  
 Propellergröße: 18½ x 21“

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

**Messwerte:**

Geschwindigkeit / Lautstärke					
U/min	km/h	(kn)	Ölzufuhr (%)	dB(A) <sup>6</sup>	
650 <sup>1</sup>	2,8	(1,5)	5	53	
680	6,3	(3,4)	10	53	
730	8,1	(4,4)	20	55	
800	9,6	(5,2)	30	56	
1.000	10,8	(5,8)	40	61	
1.400 <sup>2</sup>	11,5	(6,2)	50	65	
1.500	13,3	(7,2)	60	68	
1.750	14,0	(7,6)	70	70	
2.000	14,8	(8,0)	80	72	
2.100	15,1	(8,2)	90	73	
2.200 <sup>3</sup>	15,5	(8,4)	100	75	

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = ökonomische Marschfahrt; (3 = Volllast; (4 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergerausche; nach ca. 15 sec. aus ruhender Position in Marschfahrt; Wind- und Wasser: 1 – 2; Drehkreise: fast auf dem Teller

ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckschraube.

**Standardausstattung:** Unter anderem konserviertes Kasko, Rumpffarbwahl, Antifouling, Maschinenraumlackierung, Klapptür für Bugzugang, Kielkühlung mit geschlossenem System auch im Winter fahrbar, Feuerlöschautomatik im Motorraum, hydraulisches Ruder, Bug- und Heckschraube, Kraftstofftank mit Schlingerschotten, überdachte LED-ausgeleuchtete Gangbords, wartungsfreier, hochisolierender Komposit-Aufbau, Doppelverglasung, Bugrundsitz mit Polstern, Fahrkamera-Paket mit Infrarot für Nachtsicht, komplette Pantry, Badezimmer mit Fußbodenheizung und Designradiator, Kabola-Warmwasser-Heizung.

**Mögliche Extras:** Unter anderem hydraulischer Antrieb in Kombination mit dem Dieselmotor, Querstrahlruder hydraulisch, Ankerfahle (Teleskopsystem), Spülmaschine, Waschmaschine, stärkere Motorisierung über Standard von 55 kW (75 PS), verlängerte Rumpfversion, Heckschiebetür, Schiebedach elektrisch, darüber hinaus alles, was in Absprache mit der Werft realisierbar ist und der Fahrsicherheit nicht widerspricht.