



# Home, sweet home

Text | Fotos: Claus D. Breitenfeld

«In allen vier Jahreszeiten bewohnbar – Sanitäreanlagen und Möblierung wie zu Hause – optimale Manövrier- und Fahreigenschaften – ohne Führerschein in Holland auf Tour gehen – riesiger Revier-Radius dank niedriger Durchfahrtshöhe und geringen Tiefganges – Hybridantrieb als Option: leise wo möglich, kraftvoll wo nötig». Diese Attribute verpasst die Pedro-Werft ihrem jüngsten Projekt, der Liberty 1250.



dem Komfort und den Annehmlichkeiten, die eine Liberty bietet. Platz ohne Ende aufgrund des wohlgedachten Grundrisskonzeptes aus der Feder des Yachtarchitekten Martin Bekkebrede. 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. Dennoch, 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.

Die Manövrierfähigkeit dieses robusten Rumpfes präsentiert sich frappierend wridig, 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 Was-



Es scheint, als sei die Renaissance der Hausboote angebrochen. Lehnen 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 zielten, nämlich der Saisonverlängerung. Okay, das kann man – wenn's denn unbedingt sein muss – auch auf jedem anderen, herkömmlichen Stahlschiff realisieren, jedoch kaum mit

ser» 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. 2000 Euro für die sechsmonatige Saison. Ergo 4000 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.

- 1 Extrawidriger Steuertand.
- 2 Über diese Klappstufenkombination wird das Anbordgehen sehr bequem.
- 3 Jede Menge Platz im Vorschiffs-Cockpit.



## Das Sweet Home kann jetzt auch schwimmen

**Fahreigenschaften.** Gehen 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 schlussendlich der im Test gefahrene Hydraulikantrieb, eine Kombination aus Ölpumpe und Dieselmotor. Das Ganze hört sich komplizierter an, als es in Wirklichkeit ist. Unterm Strich passiert dabei nichts anderes, als dass ein Diesellagregat 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.

Der Vorteil gegenüber einem konventionellem Dieselantrieb ist es, dass zum Beispiel bei einer nur 40-prozentigen Ölzufuhr – dies geschieht bereits bei niedriger Drehzahl von 1000 U/min – eine Geschwindigkeit 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 2200 Diesel-U/min heraus.

Ökonomischer ist's allerdings, nur 50% Ölzufuhr zu mobilisieren. Das passiert bereits bei 1400 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 Rumpf fast 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.

**Ausstattung und Verarbeitung.** Wenn 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 Sanitäreinrichtung, 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 Iso-





## Y TECHNISCHE DATEN

CE-Zertifizierungs-Kategorie	..... «C» (küstennahe Gewässer)
Länge über alles	..... 12,50 m (auch 13,50 und 14,50 m bei unveränderter Breite)
Rumpflänge	..... 12,00 m
Länge WL	..... ca. 11,50 m
Breite über alles	..... 4,50 m
Tiefgang	..... ca. 0,90 m
Freibord	..... ca. 0,85 m
Höhe ü. WL	..... ca. 2,50 m
Kabinenhöhe	..... 2,10 m
Gewicht leer	..... ca. 14'500 kg
Testgewicht	..... ca. 14'500 kg
Baumaterial:	..... Rumpf Stahl, Aufbau Komposit-Verbundwerkstoff, Dach GfK
Stahlstärke	..... 5 und 10 mm
Spantenabstand	..... 0,40 m
Rumpfform	..... Knickspant
Motorisierung Test kW	..... 97 (132) PS
Motorisierung von – bis kW	..... 55 (75) PS
Motorenart	..... Diesel, Testboot in Verbindung mit hydraulischem Antrieb über Ölpumpe
Antriebsart	..... Welle, Ø 40 mm
Kraftstofftank	..... 1000 l
Frischwassertank	..... 900 l
Fakalientank	..... 400 l
Zuladung/Nutzlast	..... 1000 kg
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.–
Herstellerland	..... Niederlande

lierung. Er schützt sowohl vor Kälte als auch Hitze. Positiv beeinflusst wird darüber hinaus der Schiffsschwerpunkt durch das ebenfalls isolierte Dach aus GfK. Ungewöhnlich, 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 sensorgesteuerte Kameras, die auf Bewegung reagieren, automatisch dorthin schalten, wo sich

Werft: Pedro-Boat B.V.  
 W.A. Scholtenweg 94  
 NL-9636 BT Zuidbroek (Groningen)  
 Tel. +31-(0)-598-451338  
[www.pedro-boat.nl](http://www.pedro-boat.nl)

1. Übersichtliches Elektrikpannel.
2. Blick vom Steuerstand aufs Vorschiff!
3. Was die Augen nicht sehen, sehen die Kameras.
4. Wohnen (oder arbeiten?) am Wasser als neues Lebenskonzept.
5. So oder nach eigenem Gusto: Die Einrichtung kann individuell gestaltet werden.
6. Highlight – ein richtiges Wohnzimmer wie zu Hause.



Besuchen Sie uns an der  
**BOOT Düsseldorf**  
 Hanse-Yachten von 32 bis 49 Fuss  
 Stand A24 und C23

# BODENSEE – YACHTING

30 Jahre Erfahrung rund ums Boot. Unsere Premium-Marken bieten ab 18 bis 63 Fuss alles, was den Segler begeistert.

Bodensee Yachting AG – Röteli 1a – CH-9425 Thal – Tel. +41 71 888 11 55 – [www.bodensee-yachting.ch](http://www.bodensee-yachting.ch) – [info@bodensee-yachting.ch](mailto:info@bodensee-yachting.ch)