

„Scharfe Mischung“

aus Raumangebot und Wendigkeit



Pedro Levanto 38

Von 9,10 m bis 13,40 m Länge über alles reicht das Pedro-Yachtprogramm und splittet sich in ca. zehn unterschiedliche Modellvarianten. Die hier vorgestellte „Levanto 38“, angesiedelt zwischen den Typen „32“ und „44“, präsentiert sich als ideale, räumliche Zwischenlösung für all jene Eigner, denen eine 44' zu groß und eine 32' wiederum zu klein ist. Der Verkaufserfolg der beiden flankierenden Schiffe dieser Baureihe lässt darauf schließen, dass auch die „38“ bestens beim Publikum ankommen wird.

Annähernd 40 Jahre Erfahrung im Stahlbootbau spiegeln das Know-how der Pedro Yachten wider. Sowohl in Qualität, als auch Optik und Sicherheit. Diese drei Schwerpunkte sind bereits im Kaskobau ersichtlich. In diesem Baustadium wer-

den nicht nur die Grundlagen für die Optik gelegt, hier entsteht auch die Basis für Qualität und Sicherheit. Enge Spantenabstände von 40 Zentimetern und ihre besondere Form, das wird zwar mancherorts als eigenwillig angesehen, dennoch lässt Werftchef und technischer Ma-



Technische Daten

Herstellerland: Holland

Werft: Pedro-Boat BV, W.A. Scholtenweg 94, NL-9636 BT Zuidbroek (Gr.), Tel.: 0031-(0)-598-451763, www.pedro-boat.nl

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Länge ü. A. (m): 11,55
 Länge WL (m): 10,56
 Breite ü. A. (m): 4,05
 Tiefgang ca. (m): 1,05
 Freibord ca. (m): 1,35
 Höhe über WL (m): 2,60
 Gewicht ca. (kg): 13.650
 Testgewicht ca. (kg): 14.500
 Baumaterial: Stahl
 Rumpfform und Konstruktion: Knickspant
 Stahl-Materialstärke (mm): 4 + 5

Spantenabstände (m): 0,40
 Motorisierung kW (PS): 109 (148)
 Max. Motorisierung kW (PS): bis 132 (180)
 Antriebsart: Welle, 40 mm VA
 Kraftstofftank ca. (L): 600
 Wassertank ca. (L): 420
 Fäkalientank ca. (L): 230
 Zuladung/Nutzlast (kg): 1.200
 Max. Personen: 8
 Schlafplätze: 4 - 8
 Kabinen: 3 + Salon
 Preis ab ca. €: 192.000,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Perkins M 150 Ti
 Bauart/Zylinder: Reihen-6-Zylinder
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 109 (148)
 Leistung Propeller kW(PS): 104 (142)
 Hubraum (cm³): 5.982
 Bohrung/Hub (mm): 100 x 125

Arbeitsweise: 4-Takt, Turbolader mit Ladeluftkühlung
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.500
 Drehmoment (Nm): 600 bei 1.500 U/min
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Direkteinspritzung
 Kühlkreise: 2
 Generator (A): 90
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 678 mit Getriebe
 Steuerung: Fernschaltung
 Propeller: 23 x 18, 4-Blatt Bronze, rechtsdrehend

Motordetails: Wärmetauscher, Luftfilter mit wieder verwendbaren Elementen, Ölwanne für große Schräglagen, Ölabsaugpumpe am Motor, Doppelschmierölfilter mit Schnellwechselementen, Kaltstarthilfe.



nager André van der Velde in dieser Hinsicht keine Kompromisse zu. „Unsere Bauweise erfordert zwangsläufig höheren Materialaufwand und Arbeitskosten“, so van der Velde, „doch letztendlich profitieren nicht nur die künftigen Eigner davon, sondern auch wir als Werft. Es ist

schließlich kein Geheimnis, dass besonders steife Rümpfe, die zudem auch noch speziell lackiert sind, sich als besonders langlebig herausgestellt haben und die Wertbeständigkeit des Schiffes erhöhen“. Daran ändert auch nichts die Tatsache, dass zum Beispiel zwei der Levanto-



Sauber die Verarbeitung des Teakholzausbaues, pikobello die Lackierung, aufwändig die Polsterung.

Modelle in Ungarn gebaut werden, nämlich die 32' und der Testproband, die 38'. Im Zweiwochenrhythmus pendelt ein Lkw von der Stammwerft im holländischen Zuidbroek nach Ungarn, beladen mit fix und fertig vorbereiteten Bauteilen und bringt im Gegenzug komplette Schiffe nach Holland zurück, die dort ihre Innenausstattung verpasst bekommen.

Die Leitung der ungarischen Werft liegt in bewährten, fachlichen Händen. Jan van der Weide, ein passionierter Bootsbauer, der seit nunmehr fast zwei Jahrzehnten im Land der Paprika und des Gulasch lebt, überwacht die Produktion und weiß die handwerklichen Fähigkeiten seiner Mitarbeiter zu schätzen. „Aus einem guten 08/15-Schweißer wird schnell ein hervorragender Schiffsschweißer, man muss ihn nur dazu umschulen und lehren, worauf es ankommt. Ähnlich verhält es sich auch mit Tischlern, Malern und Monteuren“, so van der Weide.

Darüber hinaus macht Pedro auch kein Hehl daraus, dass aufgrund der deutlich niedrigeren Löhne und Lebenshaltungskosten in Ungarn, preiswerter produziert werden kann, was wiederum dem Endverbraucher zugute kommt. Auch lässt diese Art und Weise der Fertigung es zu, in Serie und auf Vorrat zu bauen. Auch davon profitiert der Kunde, denn das verkürzt die Lieferzeiten. Weitere Standbeine und Dienstleistungen von Pedro sind Wartung, Reparatur, Transport, Finanzierung, Versicherung, Winterlager und der Yachthafen.

Fahreigenschaften

Als eine „scharfe Mischung“ – anlehnend an die Geburtsstätte Puszta – aus Raumangebot und Wendigkeit, präsentierte sich die Levanto 38 schließlich in ihrem Element. Ganz entgegengesetzt, wie es zu ihren Abmessungen von immerhin über vier Metern in der Breite zu vermuten gewesen wäre, legte der Testproband Manöviereigenschaften an den Tag, über die so manch' andere Stahlschwester sicherlich anerkennend mit der Ankerkette gerasselt hätte. Und das auch ohne Unterstützung der Bugschraube. Zwischen einer und eineinhalb Bootslängen voraus und nach achtern, über Stb. und Bb. bewegen sich die Kreisradien. Bedingt durch den Radeneffekt der rechtsdrehenden Schraube klappte das über Bb. bei voll eingeschlagenem Ruder – fünfzehn Umdrehungen von einer zur anderen Seite – etwas besser als über Stb. Doch hat sich der Rumpf erst einmal richtig eingedreht, dann ist auch davon kaum mehr etwas zu bemerken, dank des guten Wirkungsgrades des Vollkunststoff-Ruderblattes.

109 kW bzw. 148 Perkins-PS, produziert aus sechs Litern Hubraum, verteilt auf ebenso viele Zylinder, beflügelten die Levanto auf knapp 20 km/h. Dazu muss allerdings bemerkt werden, dass der Probeschlag bei Kanalwassertiefe von ca. 2,50 m stattfand und dabei ein gewisser „Ansaugeffekt“ unum-

gänglich ist. Im freien Wasser, schließlich ist die 38' für „außerhalb von Küstengewässern“ CE-zertifiziert, sollten da noch ein paar Einheiten hinzukommen. Wem das dann immer noch nicht reicht, der kann auch eine Stufe höher ordern und sich 132 kW (180 PS) einverleiben. Doch ob das sinnvoll erscheint, sei dahingestellt. Denn Rumpfgeschwindigkeit ist nun mal Rumpfgeschwindigkeit. Da machen rund 30 PS mehr an der Welle das Kraut auch nicht fett und die vierzehneinhalb Tonnen Testgewicht nicht viel schneller.

Bis die dann so richtig in Schwung kommen, sollte man der Levanto ca. 20 Sekunden Zeit lassen. Das GPS signalisierte in dieser Phase exakt 19,7 km/h (10,6 kn) bei einer Geräuschkulisse von 73 dB(A) am äußeren Steuerstand, inklusiv Wind und Wellen. Unter Deck wurden 76 dB(A) festgestellt. Damit kann man bestens leben. Als ideale Kanal-fahrtgeschwindigkeit legen wir uns bei 1.400 U/min fest. Knapp 12 km/h (6,4 kn), 64 dB(A) am Ruder. Dabei werden nicht nur die Stimmbänder geschont, sondern auch das Portmonee. Und um der Ökonomie möglichst nahe kommend, empfehlen wir den Drehzahlbereich um 1.750 U/min – 13,9 km/h (7,5 kn).

Aus voller Fahrt das Ruder hart gelegt, vollzieht die Levanto 38 mit 2,5 bis drei Bootslängen eine 180°-Wendung. Dabei können die Krängungsercheinungen vernachlässigt werden, unter Deck verschob sich die Dekoration nicht einen Millimeter, alles blieb an Ort und Stelle stehen, sogar die Teller auf dem Dinette-Tisch. Aufgrund der Testörtlichkeiten im Binnenbereich kann zwar keine definitive Aussage zu den Rauwassereigenschaften gemacht werden, dennoch ist davon auszugehen, dass in Anbetracht der Abmessungen und Konstruktion auch hier nichts Negatives zu berichten wäre. Dafür spricht schon allein die Zertifizierungs-kategorie „B“. Sitzposition und Rundumsicht geben auch keinen Anlass zur Kritik, der Rudergänger hat auf der breiten Steuermannsbank stets alles bestens unter Kontrolle. Sein Arbeitsplatz entspricht den vorauszusetzenden, ergonomischen Anforderungen. Auf den Punkt gebracht – diese Levanto kann man getrost so auf die Reise schicken.

Ausstattung & Verarbeitung

Fünf Jahre Garantie, das gehört zum Standardpaket einer jeden neuen Pedro-Yacht, verbunden mit einem von Pedro arrangierten Versicherungspaket. Dadurch will Pedro den hohen Qualitätsstandard seiner Produkte unterstreichen. Und der kann sich, wie eingangs bereits darauf hingewiesen, in jeder Hinsicht sehen lassen. Sauber die Verarbeitung des Teakholzausbaues, pikobello die Lackierung, aufwändig die Polsterung, perfekt die elektronischen sowie mechanischen Installationen, übersichtlich der Motorraum.

O bwohl wir es hier mit einem Serienschiff zu tun haben, stehen dem künftigen Eigner drei Ausbauvarianten zur Verfügung. Dabei bleibt die achterliche Eigenerkabine immer gleich mit quer stehend nach Stb. ausgerichtetem Bett. Backbords die separate Nasszelle mit Toilette, Dusche, Waschbecken und erforderlichem Stauraum. Zwei Varianten verfügen ebenfalls über die gleiche Vorschiffskabine mit Doppelbett. Auch hier sind die Toilettenräume separat platziert und zwar an Stb. Möglichkeit Nummer drei das Vorschiff zu nutzen, ist die Vergrößerung des Salons, wenn auch eine Ebene tiefer. In diesem Fall wird auch die Pantry ins Vorschiff verlagert. Wer vorwiegend nur als Zweiercrew unterwegs ist, die ideale Lösung. Notfalls könnten die Sofas zur Schlafstätte umfunktionierte werden. Dabei kommt dann das Raumangebot in Form einer Wohnlandschaft voll zum Tragen. Eine Superlösung, wenn auch mit begrenztem Schlafraumangebot.

Dennoch ist anzunehmen, dass ein Großteil der Eigner zu einer der beiden anderen, traditionellen Varianten tendiert. Sie präsentieren sich, wie im vorliegenden Fall, mit gegenüberliegenden Sektionen von Pantry und Dinette, Unterflurkabine an Bb., Salon mit L- oder U-Sofa an Stb., das so gestaltet ist, dass man auch im Sitzen noch nach draußen blicken kann und Sideboard an Bb. Beim größeren Bb.-Sideboard wird auf die Unterflurkabine verzichtet, daher dann auch nur sechs anstatt acht Schlafplätze. Bei voller Bettenausnutzung wird in jedem Fall die Dinette dazu umgebaut.

D urch pfiffige Aufteilung und Ausnutzung jeglicher Staumöglichkeiten, sei es unter den Sitzflächen, in den Wegerungen, unter den Betten in Schränken, Schapps und auf Ablagen, lässt sich jede Menge Staukram bunkern. Auch wurde darauf geachtet, leichten Zugang zum Maschinenraum zu realisieren, zu Absperrhänen und Ventilen. Der tägliche Motorcheck geht nicht einher mit Rückgradverkrümmung. Ohne großen Aufwand ist der riesige Motorraum unter dem Salonboden freigelegt. Sofort im Blick sämtliche Filter, Leitungen etc. Für viel frische Luft sorgen seitliche Schiebefenster, die mittlere Frontscheibe im Salon ist aufzuklappen. Deckenspots erhellen die Räume in der dunklen Zeit des Tages, farblich geschmackvoll abgestimmte Polsterungen ergänzen sich Ton in Ton mit den Gardinen. Radio und CD-Player verstehen sich von selbst, auch Steckdosen für 12 und 230 Volt.

V erschlossen wird der Unterdecksbereich durch ein massives Schiebeluk und eine ebenso stabile Tür mit Fenster. Mittig der Steuerstand, ausgestattet mit Raymarine Plotter/GPS und Tridata, diversen Kippschaltern, um die elektrischen Bordfunktionen anzusteuern, Drehzahlmesser, Anzeigen für Wassertemperatur, Voltmeter, Batterieladung, Betriebsstundenzähler und Öldruck. Stoppknopf, Zündschloss, Bugschraubenpin, das sechsspeichige Ruder aus VA, Kunststoffummantelt und die Steuermannsbank mit Stauraum komplettieren den Arbeitsplatz des Rudergängers.

Klappbar der zweireihige, stabile VA-Geräteträger und selbstverständlich auch das fünfteilige Windschild, um die ideale Durchfahrtshöhe von 2,60 m zu erreichen. Perfekt sitzt die Fahrpersenning mit aufrollbarem Mittelteil und Verlängerung nach achtern über den Geräteträger hinaus. Eventuell überkommendes Wasser wird sauber über Speigatts wieder außenbords geleitet. Auf die achterliche Badeplattform mit Badeleiter und VA-Festmachern führt der Weg ebenfalls über eine Leiter. Riesig das Achterdeck selbst. Jede Menge Platz für Tisch und Stühle.

Aufs Vorschiff geht's beidseitig über gut begehbare Gangbords, belegt mit Antislipstruktur, was auch für alle übrigen Trittsflächen an Bord gilt. Hier eingearbeitet der Gaskasten, Ver- und Entsorgungsstutzen für Kraftstoff, Wasser und Fäkalien. Seitlich zu öffnen die formschöne, stabile, auf Hochglanz polierte, zweireihige Reling. Die Aufbau-Ankerwinde und der unter einem Luk sich verbergende Kettenkasten dominieren auf dem Vorschiff. An Doppelpollern achtern, Springklampen mittschiffs und Einzelpollern auf dem Vorschiff, wird die 38' am Steg sicher vertäut.

Zusammenfassung

Die Levanto 38', ein Fahrtenschiff, das kaum Wünsche offen lässt. Solide gebaut, klar in ihren Strukturen, sauber verarbeitet, gut im Handling auch von zwei Personen. Wer Platz an Bord und dennoch Wendigkeit im Fahrbetrieb schätzt, der ist mit diesem Schiff ohne Frage bestens bedient. Die Wahl zwischen drei Ausstattungsvarianten macht die Kaufentscheidung nicht unbedingt leichter, davon kann der künftige Eigner nicht befreit werden. Wohl aber schnell überzeugt das beachtliche Preis/Leistungsverhältnis. (bb)



Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch				
dB(A)				
U/min	km/h	(kn)	Steuerstand	Salon
700 ¹	7,2	(3,9)	53	59
1.100	10,0	(5,4)	60	61
1.400 ²	11,9	(6,4)	62	64
1.500	12,8	(6,9)	63	66
1.750 ³	13,9	(7,5)	66	68
2.000	14,8	(8,0)	71	70
2.500 ⁴	19,7	(10,6)	73	76

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt (2 = Kanalfahrtgeschwindigkeit; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; Testcrew: 3 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 50%; Wind- und Wasserverhältnisse: 0 - 1; Beschleunigung aus dem Stand bis Vollast: ca. 20 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl in jede Richtung, voraus und nach achtern zwischen 1 und 1,5.