

Pedro Bora 43'

Vom Kiel bis zum Mast – komfortables, schwimmendes Eigenheim. Die erste „Pedro Bora 43“ verließ Mitte der 80er Jahre die Werfthallen im holländischen Zuidbroek, Provinz Groningen. Wer aber nun glaubt, „WasserSport“ wärmt „kalten Kaffee“ auf, der irrt gewaltig. Gestöbert im Testarchiv, waren wir einerseits doch erstaunt, dass sich dort zwar so einige Pedros wiederfinden, jedoch wurde noch nie eine „Bora“ näher unter die Lupe genommen. Andererseits hat dieser Schiffstyp im Laufe der Jahre so viele Veränderungen erfahren, dass es uns ein Bedürfnis ist, darüber zu berichten. Claus D. Breitenfeld hat mit dem komfortablen „Wassereigenheim“ einen Testschlag unternommen.



Pedro zählt in Holland zu den ältesten und in Europa zu den tonangebenden Werften im Freizeitstahlbootbau bis 15 m Länge. Bereits 1973 wurde die erste Yacht auf Kiel gelegt. Im Laufe der zurückliegenden 37 Jahre wuchs die Pedro-Flotte, die weltweit verteilt über die Meere,

Seen, Flüsse und Kanäle schippert, auf mehr als 1.700 Einheiten an, betreut von einem Vertriebsnetz, das sich mittlerweile ebenfalls über ganz Europa erstreckt. Die Baupalette umfasst derzeit dreizehn Modelle, begonnen bei einer Länge von 9,10 Metern, bis hin zum hier vorgestellten Flaggschiff. Besonders erwähnenswert, bei Pedro gibt



es kein „Eigner-Diktat“, dass dieser das Schiff so akzeptieren, wie es sich die Werft vorstellt. Pedro ist stets bemüht, Kundenwünsche soweit wie möglich umzusetzen, solange sie mit der Schiffssicherheit nicht kollidieren.

Doch nicht nur der Neubau von Motor-yachten ist das alleinige Standbein der Werft. Pedro ist ebenso aktiv im Gebrauchtbootgeschäft, Verkaufsvermittlung, Yachtservice jeglicher Art, wie Refit-Arbeiten, Reparaturen, Winterlager und Boottransport. Darum kümmern sich etwa 50 Mitarbeiter.

Fahreigenschaften

Juniorchef André von der Velde, für die Technik auf der Werft verantwortlich, ließ es sich natürlich nicht nehmen, bei der Testfahrt „seines großen Babys“ mit von der Partie zu sein. Und nicht ganz ohne Stolz demonstrierte er die filigrane Wendigkeit des immerhin fahrfertig ausgerüsteten, 18 Tonnen schweren Schiffes. Zwar mussten wir uns mit Kanalverhältnissen vor der Haustüre der Werft zufrieden geben, doch gerade da konnte die Bora bei relativ begrenzten Platzverhältnissen unter Beweis stellen, dass sie trotz stattlicher Abmessungen spielend leicht zu handhaben ist. Und das, obwohl nur mit einer Maschine ausge-



Stattlich kommt sie daher, die Pedro Bora 43, ein Vollschiiff für die große Fahrt.

Fotos: Breitenfeld



Salonansichten mit integrierter Pantry.

rüstet, einem „Perkins/M185C“, 136 kW (185 PS) als Standard. Aus der Perspektive des Platzangebotes wäre theoretisch die Installation einer Doppelmotorisierung durchaus möglich, doch da erscheint die Bestückung mit Bug- und Heckschraube sinnvoller.

Ruderumdrehungen von Seite zu Seite 4,5, das ist angenehm wenig und macht schnelle Manöver möglich. Ruder hart gelegt, egal, ob über Bb. oder Stb., voraus oder nach achtern, mehr als eine bis eineinhalb Bootslängen bei niedrigster Drehzahl von 775 U/min werden es nicht. Erstaunlich dar-

über hinaus, dass sich das unter Volllast voraus (nach achtern wäre ziemlich blödsinnig) nicht ändert, ja gefühlsmäßig sogar verringert. Ebenso bemerkenswert, der exakte Achterauskurs, Dank langem Kiel. Chapeau!

Auf der hauseigenen Pedro-Teststrecke wollten wir es dann wissen, legten den Hebel auf den Tisch. Wassertiefe unter dem Kiel gerade mal zwei Meter, 2.200 U/min, 18,7 km/h (10,1 kn), bei lediglich 75 dB(A) Geräuschentwicklung am Steuerstand. Das kann sich sehen lassen. Doch van der Velde jr. versicherte, dass die „43“ das noch besser kann, nämlich sich bis 20,4 km/h (11 kn)

hoch kitzeln lässt, gemessen auf dem IJsselmeer.

Wie dem auch sei, bei Verdränger-schiffen spielt die Vmax-Marke in der Regel eine untergeordnete Rolle. Schließlich ist es völlig „Latte“, ob in 18 bis 20 Sekunden Volllast erreicht wird oder nicht, denn unter Volllast wird nur unnötig viel Sprit durch die Einspritzdüsen gepresst, was in keinem Verhältnis zur Effektivität steht. Schließlich sollte es ziemlich egal sein, ob man mit 12 oder 19 km/h den Urlaubstörn absputzt, die Schnittgeschwindigkeit liegt eh' deutlich darunter. An der nächsten,



Abteilung Ruderhaus mit Sitzgruppe an Bb.



Die Eigenerkabine im Vorschiff.



Gästekabine

geschlossenen Schleuse oder Brücke, werden die „Raser“ allemal durch die gegebenen Umstände wieder gebremst, haben jedoch die dreifache Menge an Diesel rausgeblasen. Ergo, nehmen Sie unseren Rat an, 1.350 U/min als Marschgeschwindigkeit binnen, das sind 12,3 km/h (6,6 kn), nur ein Drittel des Volllastkraftstoffverbrauches, schont dabei den Geldbeutel und die Nerven in zweifacher Weise – an der Zapfsäule und erübrigt meist erfolglose Diskussionen mit der Wasserschutzpolizei. Also, lassen Sie's ruhig angehen, Sie sind ja nicht auf der Flucht – oder? Dazu ist dieses Schiff allemal nicht geeignet.

jeden Stauraum im Detail beschreiben wollen, es ist reichlich davon vorhanden.

Die Bora 43, mit der wir es hier zu tun haben, spiegelt nur stellvertretend

wider, welche Layouts in bezug auf die Ausbaugestaltung möglich sind. Daher auch der Hinweis in der Abteilung technische Daten, „bis vier Kabinen, plus Salon und Ruder-



Der Sanitärbereich.



Elektrik vom Feinsten.



Überdachte Gangbords

Ausstattung & Verarbeitung

Komfortables, schwimmendes Eigenheim von exzellenter Fertigungsqualität. Zu diesem Prädikat steht der Tester nach wie vor uneingeschränkt. Dieser Bora kann man getrost „aufs Fell“ – besser gesagt auf den Rumpf und dessen Lackierung, den Teak-Holz ausbau, die gesamte technische Installation gucken, es wird schwerlich etwas zu finden sein, was einen Verriss rechtfertigen würde. Auch geschenkt,

Sauber installiert, der Perkins-Sabre-Diesel M225Ti.





Flybridge-Perspektiven mit zweitem Steuerstand.



Vorschiff

hausebene". In diesem Fall sind's deren zwei. Im Vorschiff die des Eigners und sich daran anschließend, an Stb. hinter einer Schiebetür, jene für Gäste. Gegenüber Dusche und Toilette im „Home-made-Format“.

Der Salon, eine Ebene höher, überzeugt mit großzügigem Konzept, unterteilt in Pantry, Sitzlandschaft, Laptop-Arbeitsplatz und Fernsehcke. Von hier aus, an Stb., im nächsten Stock, die Ruderhausbene mit übersichtlich gestaltetem Steuerstand, Sitzecke an Bb. und seitlicher Tür auf das Stb.-

Gangbord. Und wer sich die Kletterei über die achterlich Leiter aus dem Cockpit auf die Flybridge sparen will, der wählt den direkten Weg aus dem Ruderhaus in luftige Höhe. Hier empfängt den Betrachter eine üppige Sitzgruppe, der zweite Steuerstand und ein Geräte- und Lademast.

Noch ein Wort zur besonderen Bauweise. „Unter der Gürtellinie“, bis einschließlich den Gangbords, kommt vier bis fünf Millimeter Stahl zum Einsatz, der Aufbau wird in fünf Millimeter Aluminium gefertigt, um Kopfflastigkeit zu vermeiden.

➔ Zusammenfassung

Allein der bloße Anblick der Bora 43 flößt Vertrauen ein, das auffällige, äußere Layout assoziiert den Bezug zur Berufsschiffahrt. Ein Schiff, das vor Selbstbewusstsein nur so strotzt, Komfort und Gestaltungsmöglichkeiten ohne Ende bietet. Vielleicht nicht jedermanns Geschmack, dennoch ein Schmuckstück, das in jedem Hafen Bewunderung auf sich vereint und im vernünftigen Preis-Leistungsverhältnis steht.

Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: Holland

Werk: Pedro-Boat B.V., W.A. Scholtenweg 94, NL-9634 BT Zuidbroek (Gr.), Tel.: 0031-(0)-598-45 13 38, www.pedro-boat.nl

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

Länge ü. A. (m): 12,95
Rumpflänge (m): 12,50
Länge WL ca. (m): 11,70
Breite ü. A. (m): 4,40
Tiefgang ca. (m): 1,10
Freibord ca. (m): 1,50
Höhe über WL ca. (m): +/-3,20
Gewicht ca. (kg): 17.500
Testgewicht ca. (kg): 18.000
Baumaterial: Stahl / Aluminium
Rumpfform und Konstruktion: Knickspant
Materialstärke (mm): Rumpf 5 und Deck 4 in Stahl; Aufbau 5 Aluminium
Spantenabstände (m): 0,40
Motorisierung kW (PS): 136 (185) Standard
Andere Motorisierungen: auf Anfrage
Antriebsart: Welle
Kraftstofftank ca. (l): 1.200
Wassertank ca. (l): 800 Standard, größer möglich

Fäkalientank ca. (l): 400
Grauwassertank ca. (l): auf Anfrage
Zuladung/Nutzlast (kg): 1.600
Max. Personen: 10
Schlafplätze: bis 8
Kabinen: bis 4 + Salon + Ruderhausbene
Preis ab ca. €: 384.370,-

Testmotorisierung:
Hersteller/Typ: Perkins/M185C
Bauart/Zylinder: Reihen-6-Zylinder
Leistung Propeller kW(PS): 136 (185)
Hubraum (cm³): 5.982
Bohrung/Hub (mm): 100 x 127
Ventile: 24
Arbeitsweise: 4-Takt
Starter: elektrisch
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.500
Kraftstoffart: Diesel
Kraftstoffsystem: Direkteinspritzung
Zündsystem: Selbstzünder
Kühlkreise: 2
Elektrische Anlage (V): 12
Gewicht (kg): 609
Steuerung: Fernschaltung
Wellen-Ø (mm): 40 (Edelstahl/Duplex)
Propeller: 4-Blatt, Bronze, 23 x 15“, rechts-drehend

Motorendetails:
Frischwasser gekühlter Auspuff, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Luftfilter mit Reinigungselement, Kaltstartthermostat, akustisches Störungsalarmsignal.

Messwerte:
Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	(kn)	Steuerst. dB(A) (*)
775 ¹⁾	7,8	(4,2)	55
1.000	10,4	(5,6)	59
1.350 ²⁾	12,3	(6,6)	65
1.500	14,1	(7,6)	69
2.000	16,1	(8,7)	74
2.200 ³⁾	18,7	(10,1)	75
2.200 ⁴⁾	20,4	(11,0)	75

Testparameter: (*) = am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergehörigkeit; (1) = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt (2 = ökonomische Marschfahrt; (3) = Vollast, Kanalfahrt bei lediglich 2 Meter Wassertiefe; (4) = gemessen auf dem IJsselmeer; Testcrew: 3 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 50%; Wind- und Wasserverhältnisse: 2 – 3; Beschleunigung aus dem Stand bis Vollast: 18 – 20 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise

in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl: über Stb. voraus 1, nach achtern 1, über Bb. voraus 1,5, nach achtern 1.

Standardausrüstung:
Auszug Liste – wassergeschmierte Welle, hydraulisches Ruder, automatisches Feuerlöschsystem im Motorraum, Dieseltank mit Schlingerschotten, Seitentür am Steuerstand, Kunststoffscheuerleiste, zu öffnende Bullejes, 20 kg Anker mit 30 m Kette, Flybridge-Steuerstand, Zugang zur Flybridge direkt vom Steuerstand unter Deck, Fenster aus gehärtetem Sicherheitsglas, 3 Scheibenwischer, klappbarer Niro-Mast mit Baum, Kaskokonservierung von innen und außen, 2-Komponenten-Lack, Antifouling, zertifiziertes Trinkwassersystem (legionella) mit Desinfektionsmittel, Solariüfter, Teakholzinnenanbau, komplette Pantry.

Möglich Extras:
Auszug Liste – Bug- und Heckschraube, Autopilot, Kartenplotter, Heizung, Warmwasserboiler, Batterielader und alles, was in Abstimmung mit dem Eigner möglich ist, dabei nicht der Schiffsicherheit widerspricht.