

Gelebte Schiffslegende von echtem Schrot und Korn

Pedro Bora 43'



Als „WasserSport“ erstmals eine Pedro Bora 43' im Jahre 2011 testmäßig unter die Lupe nahm, hatte dieser Typ vom Schlage eines „seetüchtigen Eigenheimes“ schon ein gerüttelt Maß an Jahren auf dem Buckel. Denn: Die erste dieser Bora-Baureihe wurde bereits Mitte der 80er Jahre des zurückliegenden Jahrhunderts auf Kiel gelegt. Heute stellt Ihnen Claus D. Breitenfeld ein Schiff vor, äußerlich kaum verändert, dessen innere Werte jedoch aktuellsten technischen, sowie auch zeitgeistlichen Anforderungen angepasst wurden.

Frei nach Sigi Sommer, dem einstigen populären Münchner Lokalfeuilletonist, alias Blasius, der Spaziergänger, trifft auch hier einer seiner Buchtitel zu: „Kinder, wie die Zeit vergeht“. Und in der Tat, es ist kaum zu glauben, dass dieses Schiff seit mehr als drei Jahrzehnten nichts an positiver Ausstrahlung verloren hat. Eine Bora, und damit – auch auf die Gefahr hin, dass es der Jet-Set-Schickimicki-Gesellschaft weh tun – eine Bora ist und bleibt ein echtes, geradliniges Schiff, eine gelebte Tradition. Daran hat sich kein wildgewordener „Möchtegern-Colani“ ausgetobt, hier wurde nicht versucht mit sogenannten futuristischen Design-Krampfanfällen etwas zu kreieren, was in ein paar Jahren niemand mehr sehen will und kann, was beispielsweise zuhauf auf Schiffsabstellplätzen (oder Friedhöfen . . .?) rund ums Mittelmeer auf neue Eigner wartet.

Pedro, eine der wohl ältesten Stahlyachtbauer Hollands im Freizeitbereich startete mit ersten Exponaten bereits im Jahre 1973. Seither

verließen weit mehr als 1.700 Exponate die Werfthallen in Zuidbroek und es gibt kaum ein Land weltweit, ein Revier, wo nicht eine Pedro auf den unterschiedlichsten Gewässern anzutreffen ist. Auch wenn es zwischenzeitlich, der allgemeinen Wirtschaftskrise Tribut zollend, etwas ruhiger um die Werft geworden war, Pedro war eigentlich nie wirklich vom Markt verschwunden. Zwar wurde nicht mehr „auf Stock“ gebaut, doch wer eine Pedro haben wollte, der bekam sie.

Qualität, mehr als 40 Jahre Sach- und Fachkenntnis, das sind und waren stets das Kapital dieser Werft, begleiten den gesamten Fertigungsprozess, von der ersten Schweißnaht bis hin zur letzten Verkabelung oder Pinselstrich. Dem Kunden wird nicht nur oberflächlich Vertrauen und Komfort suggeriert, hier wird dieses Versprechen gelebt, in einem familiär geführten Unternehmen. Allein die Tatsache, Eignern einer neuen Pedro fünf Jahre Garantie zu gewähren spricht für sich, untermauert das Vertrauen ins Produkt. Und das nicht nur bei Schiffen,

Design, Konzept, Verarbeitung

Wie bereits eingangs betont, äußerlich hat sich kaum etwas verändert an der neuen Bora 43'. Seinerzeitiger Testproband glänzte mit Mast und Stützsegel, des Eigners Wunsch, auch hier realisierbar. Das achterliche Schanzkleid zeigt sich heute etwas eleganter, dennoch keine Revolution. Und die vierflügelige Verbindungstür vom Cockpit zum Salon – nach beiden Seiten zu öffnen – glänzt jetzt mit bodentiefen Fenstern. Das war's dann eigentlich schon von außen, denn auch an der fest verschweißten Backskiste im Cockpit und den flankierenden Schanzkleid-Durchbrüchen auf die Badeplattform hat sich nichts geändert. Dies gilt ebenso für die breiten, aufs Vorschiff führenden, teilweise überdachten Gangbords, ebenfalls mit Türen im Schanzkleid als Einstiegshilfe an und von Bord. Und schließlich noch der direkte Zugang zum Steuerstand an Stb.. Ordentliche Festmacherpoller und Springklampen verstehen sich von selbst. Als Highlight sei noch der „Presto Marine Tender Lift XL500“ auf der Badeplattform erwähnt, der durch seine raffinierte Kipp-Hebetechnik das Wassern des Dingi zum Kinderspiel macht.

Zwar auch schon damals in Teilen technisch digital orientiert, doch gegen die heutigen Möglichkeiten ein Mauerblümchen, der ehemalige



1 Eine Pedro von echtem Schrot und Korn, + vertrauenseinflößend, stark, solide – eben eine
2 echte Pedro. Fotos: Breitenfeld

3 Cockpit und Salon auf einer Ebene. Dadurch großzügiges Raumgefühl bei geöffneten Verbindungstüren.

wie sie die Werft standardmäßig aus der Schublade ziehen könnte, das gilt auch für den Faktor Custom Build, der bei Pedro einen besonders hohen Stellenwert einnimmt.

Doch damit ist noch längst nicht das Ende der Fahnenstange in Sachen Service und Kundenorientierung erreicht. Umfassender Service, das bedeutet bei Pedro zum Beispiel auch Anzahlungen gebrauchter Schiffe, Verkaufsverhandlungen für den Eigner, Winterlager, Wartung, Finanzierungen und Versicherungen, rechtliche Abklärung steuerlicher Aspekte.

Steuerstand. Außer dem analogen Drehzahlmesser, dessen Pendant sich natürlich auch im „Raymarine hybridtouch“ wiederfindet, wird man vergeblich nach einer zeigerausschlagenden Armatur suchen. Flatscreen infiziert können so gut wie alle Bordfunktionen überwacht, abgerufen, angesteuert und gegebenenfalls beeinflusst werden. Begonnen bei der Lichterführung über die Bordbeleuchtung unter Deck, Navigation, Autopilot, Kontrolle sämtlicher elektrischer Einrichtungen, Infos über Maschinenfunktion etc. Hinzu kommen elektrische Bug- und Heckschraube, das hydraulische Ruder mit lediglich fünf Umdrehungen von Seite zu Seite, die feinfühlig, elektrische Einhebelschaltung, alles in allem bestens ergonomisch aufeinander abgestimmt.

Ein dickes Lob verdient die exakte und sauberste Teak-Verarbeitung mit Vollholzleisten, die je nach Eignerwunsch auch in jeglicher anderer Holzart ausgeführt werden kann. Darüber hinaus dominiert im unteren Salonbereich ein üppiges, in weißem Leder designtes L-Sofa an



1 Der übersichtliche, fast komplett digitalisierte Arbeitsplatz des Rudergängers.

2 Der vordere Teil der riesigen Flybridge.

3 Der Sanitärbereich mit Dusche.

4 Des Eigners Reich im Vorschiff

Bb. mit opulenter Sitztiefe, das fast als Schlafplatz herhalten könnte. Die sich anschließende Pantry bietet reichlich Arbeitsfläche und der Smutje wird sich über die perfekte Ausstattung freuen. 4-Platten-E-Kochfeld, Spüle, Mikrowelle, Geschirrspüler, großer Kühlschrank unter der Dinette-Sektion und steuerbords gegenüber der Gläser- und Flaschenschrank, gefolgt vom riesigen Sideboard nach achtern. Um dem Volvo Penta D4-Diesel auf den Zahn zu fühlen, bedarf es der Lukenöffnung im Salonboden. Dort präsentiert sich das sauber installierte, servicefreundlich und gut zugängliche Herz der Bora 43'.

Backbords schließlich, in Fahrtrichtung hinter der Pantry, drei Stufen tiefer die Kabinen- und Sanitär-Abteilung. Im Vorschiff des Eigners Reich mit freistehendem Doppelbett, davor die Dusch- und Toiletten-Nasszelle und gegenüber, sich unter den Steuerstand erstreckend, die Gästekabine.

Etwas erhöht backbords neben dem Steuerstand eine Dinette mit hervorragendem Ausblick. Von hier kann die Crew, nach passieren von vier Stufen, der Bora „aufs Dach steigen“. Es präsentiert sich eine Flybridge, die nicht nur ihrem Namen alle Ehre macht, eine komplette Fußballmannschaft fände hier Platz. Der nach Stb. ausgerichtete Steuerstand bestückt mit allem Instrumentarium, das zur sicheren Schiffsführung erforderlich ist, dürfte einer der begehrtesten Arbeitsplätze an Bord sein.

Fahreigenschaften

Stolze 21 Tonnen bringt die Bora auf die Waage, voll gebunkert und crewmäßig ausgereizt. Dennoch schafft's der Volvo Penta D4 nach lediglich ca. zwölf Sekunden, bei 1.400 U/min, das „Wasser-Eigenheim“ in ökonomische Marschgeschwindigkeit von 10,4 km/h (5,8 kn) zu versetzen, bei einer Wassertiefe unter dem Kiel von gerade 'mal drei Metern und einer Betriebsstundenzahl von nur 4,5. Stramme Leistung, perfekte Rumpfkonstruktion. Dreizehn Sekunden müssen draufgepackt werden, dann wird daraus Vmax mit 15,9 km/h (8,6 kn). Werte, die angesichts der Relation von Power und Masse absolut okay gehen.

Harter Rudereinschlag von Seite zu Seite vollzieht sich nach erfreulich knappen fünf Umdrehungen und die Bora quitiert's mit manövrierfreundlichen Drehkreisen von einer bis eineinhalb Bootslängen in Marschfahrt. Bei niedrigster Drehzahl fast auf dem Teller. Unter Einsatz der Bug- und Heckschrauben-Helferlein sowieso. Doch auch mehr „Dampf auf dem Dieselmessel“ schreckt den Rumpf nicht. Selbst unter Vollast bleiben die 360°-Törns unter zwei Bootslängen.

Da der Testschlag unter Kanalbedingungen vollzogen wurde, kann zwar keine Aussage über CE-, „B“-Tauglichkeit (außerhalb von Küstengewässern) des Probanden gemacht werden, dennoch geht der Chronist getrost davon aus, dass diese „43“ dieses Prädikat zu Recht genießt. Eine Vielzahl von Vorgängern hatte den Beweis bereits angetreten.

Fazit

Ob man eine Bora mag oder nicht, darauf kommt es hier nicht an (meine Katze frisst Mäuse, ich kann mich nicht an den Geschmack gewöhnen). Diese „43'er“ hat etwas, das die Schifffahrt in ihrer ganzen Charakteristik widerspiegelt. Kein Schnickschnack-Geklüngel, wenn man so will, etwas für richtige Seebären-(Innen). Ein Schiff, das sicherlich nicht jedermanns Fall ist, mit dem aber all jene das große Los ziehen, die Wert legen auf hohe Sicherheit bei größtmöglichem Komfort, auf großer Fahrt autark und unabhängig sein wollen. Eine gut sortierte Optionsliste leistet dabei wertvolle Hilfestellung.

Claus D. Breitenfeld



5



6



7



8

- 5 Der Salon auf Cockpitenebene in Fahrtrichtung.
- 6 Die Pantry auf Salonebene.
- 7 Sauber installiert und bestens unter dem Salonboden zugänglich, der Volvo Penta D4 180.
- 8 Der schnellste Weg aufs Gangbord durch die Stb.-Tür neben dem Steuerstand.



Wertkontakt:

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

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Gleitfahrt	
0-Marschfahrt	12
0-Vmax minus 1 kn.	25
Drehkreis in Bootslängen	1 - 1,5
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	5

Testbedingungen

Revier	Winschoterdiep (Kanal)
Wind (Beaufort)	2 - 3
Personen an Bord	3
Tankinhalt Wasser (Liter)	400
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	350

Technische Daten

Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Pedro Boat Zuidbroek / Bora 43'
Konstruktion/Design	Pedro Boat
Länge ü. A. (m)	12,95
Rumpflänge (m)	12,10
Länge Wasserlinie(m)	11,70
Breite ü. A. (m)	4,40
Tiefgang max. ca. (m)	1,10
Durchfahrts Höhe max/min ca. (m)	3,20
Kabinenhöhe ca. (m)	1,98 - 2,20
Gewicht leer/max. load (kg)	17.500 / 3.500
Baumaterial	Stahl
Rumpf/ Bauart	Knicks pant
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Volvo Penta Diesel D4-180 / 3,7 l Hubr. / 132 /180) / Common Rail
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	23 x 16,5
Motorisierung von – bis kW (PS)	max. 2 x 221 (2 x 300)
Antriebsart	Welle, Ø 40 mm
Kraftstofftank (l)	1000
Frischwassertank (l)	800
Schmutzwassertank (l)	400
CE-Kat./Personen	"B" / 10
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	4 / 2 / Salon (Eignerwunsch)
Preis Standard/Testschiff (€)	ab 441.666,-

Messwerte

Fahrstufe	Drehzahl U/min	Geschwindigkeit			Verbrauch			Reichweite*		Schallpegel** dB(A)
		kn	(km/h)	l/h	l/sm	l/km	sm	km		
Standgas eingekuppelt 1 Motor	700	3,30	6,11	1,80	0,55	0,29	1650,00	3055,80	50	
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1600	6,40	11,85	6,30	0,98	0,53	914,29	1693,26	61	
ökonomische Marschfahrt	1400	5,80	10,74	4,80	0,83	0,45	1087,50	2014,05	61	
schnelle Marschf.	2000	7,20	13,33	12,40	1,72	0,93	522,58	967,82	65	
V-max.	2950	8,60	15,93	34,00	3,95	2,13	227,65	421,60	72	

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 900
 ** Gemessen am (Innen) Fahrstand