

Cantia-28 Cabin Cruiser



Pedro lässt legendäres Lotsenboot wieder aufleben. Dass Pedro-Boat, einer der größten Stahlbootbauer im Freizeitbereich der Niederlande – vielleicht sogar europaweit – mit Sitz in Zuidbroek, unweit Groningen, stets für Innovationen gut ist, das ist seit Jahrzehnten unter Verdrängerfahrern nichts Neues. Dennoch einigermaßen überraschend die Tatsache der Zuwendung mit dem „Cantia 28' Cabin Cruiser“ zur anderen Fakultät, nämlich den „GfK'lern. Claus D. Breitenfeld hat sich den jüngsten Spross der Werft einmal näher angesehen und fand ihn überzeugend.

Zugegeben, als Pedro auf der „boot“ in Düsseldorf im Januar 2010 zum ersten Mal in Deutschland der Öffentlichkeit die neue Cantia 28' präsentierte, wunderte sich nicht nur die Fachpresse, auch eingefleischte „Pedroianer“ sahen sich mit einer, für diese Werft ungewöhnlichen Situation konfrontiert. Nicht des Bootes als solches wegen und auch nicht in Bezug auf die Größe, nein, der Werkstoff ist es, der vermeintlich so gar nicht zu diesem Unternehmen passt, angesichts der „stählernen Tradition“ von rund vier Jahrzehnten. Pedro selbst spricht in seiner Hauszeitschrift, „pedro magazine n.6 '10“, von turbulenten Monaten Anfang dieses Jahres, denn die Tatsache, dass sich ausgerechnet ein waschechter Stahlbauer wie Pedro dem Glasfaser verstärkten Kunststoff zuwendet, wunderte allenthalben.

Doch Pedro wäre nicht Pedro, hätte die Werft dafür keine einleuchtende Er-

klärung parat. Zunächst legt das Unternehmen allergrößten Wert darauf, dass es sich bei der Cantia nicht um „irgendein GfK-Boot“ handelt, mit dem man in einen für sie neuen Markt eintritt. Die Selektion der in Frage kommenden Kaskos wurde nicht auf die leichte Schulter genommen. Und damit ist eine ganz wichtige Frage schon beantwortet. Denn, würde die Cantia auf Stahl basieren, hätte eine Werft wie Pedro wohl kaum den Markt nach einem Kasko absuchen müssen. Ein Schiff dieser Größenordnung in Stahl selbst zu bauen, kein Thema – technisch gesehen!

Wer allerdings die Bauabläufe in der Praxis kennt, der weiß auch, dass der Fertigungsaufwand minimal geringer bei einem kleinen Boot ist, als im Falle einiger Fuß länger. Doch niemals wäre so ein Boot kostendeckend beim Kunden an den Mann zu bringen. Daraus resultierte die Idee – und vielleicht auch ein bisschen der glückliche

Zufall – sich den ehemals legendären, englischen Lotsenbooten aus der „Kent-Baureihe“ zuzuwenden. Pedro erwarb die Rechte an den Formen und lässt fortan die Kaskos bei GfK-Spezialisten unter strengen Vorgaben in Holland bauen. Schließlich bekommt man die CE-Kategorie „B“, zertifiziert für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, nicht einfach so nachgeworfen. Der Ausbau, sämtliche Installationen, begonnen beim Motor bis hin zur Elektrik und das Finish jeglicher Art, erfolgt schließlich in Zuidbroek auf der eigenen Werft.

Die Entscheidung für den Nachfolgebau der Kent-Boote wurde fraglos auch vom Wunsch vieler älterer Eigner beeinflusst – darunter ein erklecklicher Teil Segler, denen der aufwändige Umgang mit Takelage und Tuch im Laufe der Zeit zu beschwerlich wurde – nach problemloseren Fortbewegungsarten auf dem Wasser, ohne dabei Abstriche in Sachen Revier machen



zu müssen. Und besonders in diesem Punkt hat Pedro mit der Cantia 28' einen Volltreffer gelandet.

☛ Fahreigenschaften

Leider kann der Chronist hier nicht mit Fahreindrücken aus dem Küstenbereich dienen. Wir haben es hier mit einem Eignerschiff zu tun, das zum Zeitpunkt des Tests auf dem Werftgelände stationiert war und somit auch vom Besitzer dort genutzt wurde. Ihm zuzumuten, das Boot ins offene Wasser zu verlegen, wäre sicherlich etwas vermessen gewesen. Und ein werfteigenes Vorführschiff stand zum damaligen Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung, denn auf jede der momentan auf Kiel gelegten Cantias wartet bereits ein Eigner. Sei's drum, wir vollführten den Testschlag der Situation Rechnung tragend auf dem Windschooterdiep, einem zwar ruhigen Kanal,

dennoch konnten auch hier aufgrund von jahrzehntelanger Erfahrung Fahrverhaltensweisen herausgekitzelt werden, die Rückschlüsse auf „buten“ zulassen.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die Geschwindigkeitstabelle und die technischen Daten. Schnell wird klar, dass dieses Boot mehr oder weniger einem „Zwitter“ gleichkommt. Der im Test gefahrenen Motorisierung von 55 kW (75 PS), ordnet sich lediglich die Standardversion von 40 kW (55 PS) unter. Wer's allerdings darauf ankommen lässt und sich das Maximum an Power gönnt, dem installiert Pedro auch die Hammerversion von 118 kW (160 PS) in den Rumpf. Hatte man allerdings schon das Gefühl in etwas flacherem Wasser, dass die Testmotorisierung von 75 PS die Cantia dazu animieren wollte ins Halbgleiten überzugehen, wird dies fraglos mit einem „160er“ der Fall sein, obwohl das Schiff als GfK'ler auch nicht gerade als Leicht-

gewicht daherkommt, bringt es doch fahrfertig gut um die 6.000 kg auf die Waage.

Den Hebel aus ruhender Position auf den imaginären Tisch gelegt, um die 15 Sekunden Zeit gelassen, Vollast ist mit exakt 3.000 U/min erreicht, der fünfblügelige Propeller beschleunigt die Cantia auf 15,9 km/h (8,6 kn). Liegt das Ruder dabei in Geradeausrichtung, stellt der Mann an der Haspel kein Gieren, weder nach Bb. noch Stb. fest. Spurtreu wird der Rumpf vom Kiel, der achtern bis vor den Propeller reicht, auf Kurs gehalten, ohne das nennenswerte Ruderkorrekturen vorgenommen werden müssten. Zwar ist bei „echten Pedros“ die Kielsektion etwas intensiver ausgeprägt, dies wird bei der Cantia jedoch mit der ihr eigenen Flexibilität kompensiert, denn dieses Boot zeigt sich im gesamten Handling völlig problemlos, fast schon wie mit einem Z-Antrieb ausgerüstet und ist somit kinderleicht zu handhaben.



Egal, ob volle Kanne rein in die Kurve oder sensibel manövriert, nach vier Ruderumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist ein Vollkreis durchgezogen, der sich bei niedrigster Drehzahl von 850 U/min zwischen einer und eineinhalb Bootslängen darstellt, unter Vmax mit einer zusätzlichen Länge veranschlagt werden muss. Auch dabei ist der Rumpf weit entfernt, den ihm vorgegebenen Kurs zu verlassen, wegzuschmieren oder auszubrechen. Ebenso hält sich das Krängungsverlangen im Rahmen, ist eigentlich gar nicht vorhanden. Und mit Geräuschentwicklungen von min./max. 59 bis 81 dB(A) kann die Crew auch bestens

leben, ohne dabei die Stimmbänder überstrapazieren zu müssen.

Fazit: Hervorragender sauberer Lauf, voraus sowie kursstabil auch nach achtern, schnelles Aufstoppen aus voller Fahrt, sicheres, vertrauensvolles Fahrfeeling allgemein, manövrierfreudig auch ohne Zuhilfenahme der Bugschraube.

➡ Ausstattung & Verarbeitung

Knapp achteinhalb Meter fahrfertiges Schiff für unter 125.000,- Euro, da



kann kaum erwartet werden, dass der Eigner auf goldene Wasserhähne trifft. Dennoch, die Verarbeitung und Ausstattung kann sich rundherum sehen lassen. Sämtliche Materialien, die in der Cantia verbaut werden, sind hochwertiger Herkunft, sauberst installiert und ansehnlich gestaltet. Bereits beim Anbordgehen kommt Wohlgefühl auf. Das beginnt an Deck bei der sehr hohen, Sicherheit vermittelnden, stabilen, zweireihigen Seereling, die das Handtieren auf den breiten Gangbords gefahrlos macht, setzt sich mit den Handläufen auf dem Kabinendach und neben der dreiflügeligen Eingangstür achtern fort, gipfelt in den mas-

Ebene, wobei zu betonen ist, dass auch der Salon als solcher nicht klaustrophobisches Feeling unterstützt.

Bei dieser Cantia, Baunummer drei – wie auch bei den beiden vorangegangenen Exponaten – das Vorschiff unter Deck in offener Variante. Die Werft denkt jedoch darüber nach, auch dem Wunsch einer geschlossenen Kabine gerecht zu werden. Am Konzept der V-Koje, die mit einem Einlegepolster gefüllt werden kann, wird sich jedoch nichts ändern. Stauraum unter den Liegeflächen, von oben und vorne zu bestücken, Hängeschränke, Lüftungsluk und diverse Lichtquellen runden diesen Schiffteil ab.

rieladung etc., Volvo-Penta-EVC (Motormanagement), Ansteuerung der Sebasto-Warmluftheizung, Bugschrauben-Joystick, Warmwasserboiler-Bedienung, 15 Kippschaltern, die unter anderem Lichterführung, Kühlschrank, Lenz- und Fäkalienpumpe, Horn und Druckwasserpumpe in Aktion setzen. Abgerundet wird der Arbeitsplatz des Rudergängers durch die hydraulisch unterstützte Ultraflex-Steuerung und die Einhebel-Aufbausaltung. Nach achtern schließt sich die Pantry mit Spüle und dreiflämmigen Gaskocher an. Darunter wiederum Stauraum. Der Kühlschrank findet Platz unter dem Fahrersitz. Das rela-



Technische Daten

Herstellerland: Holland

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

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

Länge ü. A. (m): 8,30
 Rumpflänge (m): 8,29
 Länge WL (m): 7,71
 Breite ü. A. (m): 3,10
 Breite WL (m): 2,78
 Tiefgang ca. (m): 0,90
 Freibord ca. (m): 1,10
 Höhe über WL (m): 2,40
 Gewicht leer ca. (kg): 5.000
 Testgewicht ca. (kg): 6.000
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform und Konstruktion: V:
 Motorisierung kW (PS): 40 - 118 (55 - 160)
 Testmotorisierung kW (PS): 55 (75)
 Kraftstofftank ca. (L): 215
 Wassertank ca. (L): 170
 Fäkalientank ca. (L): 95
 Gasflasche (L): 5
 Zuladung/Nutzlast (kg): 700
 Max. Personen: 6

Sitzplätze: ca. 10
 Schlafplätze: 2 + 1
 Kabinen: 1
 Preis ab ca. €: 124.950,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Volvo Penta / D2-75
 Bauart/Zylinder: Diesel-Reihen-Vierzylinder
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 55 (75)
 Leistung Propeller kW(PS): 72 ()
 Hubraum (cm³): 2.216
 Bohrung/Hub (mm): 84 x 100
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Starter: elektrisch
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 2.700-3.000
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Direkteinspritzung
 Verdichtungsverhältnis: 23,3 : 1
 Getriebeübersetzung: : 1 : 2,23 / 2,27 / 2,29 / 2,71 / 2,74 /
 Kühlkreise: 2
 Generator (A): 115
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 264
 Antriebsart: Welle
 Wellen-Ø (mm): 30
 Propeller: HS-Aqua EP-5B, 5-Blatt, 17 x 16,5"

Motorendetails: Erfüllt die Vorgaben der Bodenseeschiffahrtsordnung nach BSO II, Ladeluftkühler, Turboaufladung, Gummikuppelung zwischen Motor und Getriebe, acht verschiedene Wendegetriebe, Schmierölfilter mit Schraubpatrone, Röhrenwärmetauscher, Vorbereitung Warmwasser, Druckschalter Ein/Aus, Drehzahlmesser, akustischer Warnalarm Kühlwasser, Öldruck, Instrumentenbeleuchtung, Betriebsstundenzähler.

Messwerte:

Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	(kn)	dB(A)*
850 ¹	6,2	(3,3)	59
1.000	7,3	(3,9)	59
1.500	10,2	(5,5)	64
2.000 ²	12,1	(6,5)	71
2.500	13,5	(7,3)	75
3.000 ³	15,9	(8,6)	79

Testkriterien (*gemessen am Steuerstand; (1 = niedrigste Drehzahl in Fahrt; (2 = ökonomische Marschfahrt; (3 = Vollast; Testcrew: 2 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 50%; Wassertank-Füllung: 50%; Wind- und Wasserverhältnisse: 1 - 2; Beschleunigung aus dem Stand bis Vollast ca. 15 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei

niedrigster Drehzahl in alle Richtungen, voraus und nach achtern: 1 – 1,5, mit Bugschraube auf dem Teller.

Standardausrüstung: Unter anderem Fenster in Alurahmen, Schmutzwassertank, Pantry mit 3-flammigem Kocher, Spüle und Kompressor-Kühlschrank, Kunststoff-Scheuerleiste, zweireihige Niro-Reling, Handläufe auf Salondach und neben Tür zum Cockpit, Badeleiter, Niro-Radarmast, Teak-Innenausbau, Polsterung nach Wahl aus der Pedro-Kollektion.

Möglich Extras: Unter anderem Comfort-Paket (13.090,- €) mit elektrische Bugschraube 12 V, 55 kgf inkl. extra Batterie; komplette Ankerwindeninstallation mit Niro-Anker und 30 m Kette; Webasto Air Top 2.000 ST Heißluftheizung; Warmwasserinstallation mit 45 l Boiler; 230 V-Landanschluss mit Automatikbatterielader und zwei Steckdosen; grau getönte Fenster; Raymarine ST60+ TriData (Geschwindigkeit, Echolot etc.); Luke im Salondach; Dusche in der Toilette. Darüber hinaus alles, was in Abstimmung mit der Werft möglich ist und der Fahrsicherheit nicht widerspricht, wie zum Beispiel Badeplattform etc.