

TEST 682

MOTORBOOTE

von Roland Duller

PEDRAZZINI VIVALE

Länge ü. a.: 8,87 m
 Breite: 2,72 m
 Tiefgang: 0,73 m
 Gewicht: 3,4 – 3,6 t
 Motorisierung:
 Mercruiser 6.2 MPI, 2 x 320 PS
 Mercruiser 8.2 MPI, 2 x 370 PS
 Yanmar (Turbo Diesel), 2 x 260 PS

PREIS: ab € 540.774,-
 (inkl. MwSt.)

STANDARD AUSSTATTUNG

Instrumentierung für zwei Motoren
 inkl. Alarmanlage für Oldruck und
 Wassertemperatur
 Anker mit Seil, Notflagge, Nebelhorn,
 Feuerlöscher, Belegtaue, Fender,
 Rettungsring, Bootshaken
 12-Volt-Steckdose
 Schweißwischer, Scheinwerfer
 2 elektrische Bilgepumpen
 2 Handpumpen, Rückspiegel, Tisch
 Positionslichter
 Wasserkistange
 Cabriovertdeck

VERTRIEB:

Schmalz Boote, 9220 Velden,
 Seecorso 13, Tel.: 04274/22 84,
 E-Mail: office@boote-schmalz.at,
 www.boote-schmalz.at

REIFE- ZEUGNIS

Mahagoni. Um dem Mythos Pedrazzini auf die Spur zu kommen, verbrachte Roland Duller mit einem Vivale einen Tag am Wörthersee und ließ sich von dessen Einzigartigkeit überzeugen

Die Design hat über 60 Jahre am Buckel, aber nichts von seinem Charme verloren

Der Reiz ist vielfältig. Da wären die eindrucksvolle Geschichte des Unternehmens, das seit Jahrzehnten optisch unveränderte Design, die Qualität der Materialien, die unverändert traditionelle Bauweise und die Exklusivität in jeder Hinsicht. Nur fünf bis maximal acht Boote verlassen pro Jahr die Werft. Die Kunden können aus drei beinahe ident aussehenden Modellen zwischen 7,5 und 10,3 Meter Länge wählen. Das kleinste Modell wird in 1.800 Arbeitsstunden, das Flaggschiff in 4.000 Stunden oder neun Monaten fertiggestellt.

Die mehr als hundert Jahre alte Werft wird mittlerweile in dritter Generation geführt. Den Grundstein legte Augusto Pedrazzini, der vom Lago di Como an den Zürichsee übersiedelte und dort 1914 einen Betrieb gründete, in dem zunächst Fischer- und Ruderboote, später edle Jollen und Segelyachten aus Mahagoni gebaut wurden. Mitte der 1930er Jahre übernahm sein Sohn Ferruccio das Ruder, der in Livorno Nautik und Design studiert hatte. Sein ausnehmend gutes Gefühl für Formen stellte der Junior in den 1950er Jahren mit der Entwicklung des Capri Super Deluxe unter Beweis. Dessen Eleganz und Eigenständigkeit sind so überzeugend, dass es bis heute im Wesentlichen unverändert blieb und man Linien und Formen auf die beiden größeren Modelle Vivale und Special übertrug. Die Ähnlichkeit zwischen den drei Schwestern ist frappierend – selbst Kennern fällt es schwer sie am Wasser zu unterscheiden.

Formenpflege

Aktueller Mann an der Spitze der Werft ist Claudio Pedrazzini. Er führt die Werft seit Jahrzehnten in dritter Generation und hält die Prinzipien hoch. Die Form ist ihm heilig, Änderungen geschehen so behutsam, dass es kaum auffällt. Beispiel Unterwasserschiff: Das typische Merkmal eines Pedrazzini-Runabouts ist der V-förmige Bugbereich. Dieser wurde im Lauf der Jahre mehrfach nach hydrodynamischen Vorgaben adaptiert. Um nicht irgendwann altbacken zu wirken wurde vor einigen Jahren ein italienischer Designer engagiert, der das Heck sanft überarbeitete. Bei dieser Gelegenheit erfüllte man



FOTOS ROLAND DÜLLER



Sämtliche Beschläge werden in der Werft selbst designt und mit einer dicken Chromschicht versehen. Der Sound klingt so martialisch wie die beiden Kraftwerke aussehen, das Heck wurde um die Bade-funktion ergänzt

auch den Wunsch vieler Eigner nach einer komfortablen Badeplattform.

Seit Jahrzehnten unverändert geblieben sind Materialien und Bauweise. Damals wie heute wird alles von Hand gefertigt, vom Spantgerüst über die Mahagoniverschalung bis hin zu den Einlegearbeiten an Deck. Jede Holzkannte wird rund gehobelt und geschliffen – stunden- in vielen Fällen auch tagelang. Das Spantgerüst wird mit dem Kiel oben liegend montiert und in Doppel-Diagonal-Karvel-Bauweise dreifach formverleimt, das Mahagoni ist von ausgesuchter Qualität und wurde vor der Verarbeitung vier Jahre lang gelagert. Das Ergebnis dieser Fertigungsmethode ist eine dreischichtige, selbsttragende, extrem verwindungssteife Außenhaut, die im Fall des Vivale 14 mm stark ist. Die unverkennbare Haptik und Optik erhält das Run-

about durch raffiniertes Finish, passgenaue Einlegearbeiten und aufwändige Lackierung. Nach acht Anstrichen glänzt das Pedrazzini zwar, ist aber nicht seidig genug. Daher folgen zwölf weitere Klarlackschichten – erst dann erstrahlt es in jener unverkennbaren Brillanz, die selbst bei bescheidener Pflege über Jahre hält. Hier kommt eine weiterer Vorteil der Formverleimung zum Tragen: Das Holz arbeitet so gut wie gar nicht, daher besteht keine Gefahr von Rissen im Lack.

Die Schweizer Werft beherrscht neben dem Holzbau auch die Kunst der Metallverarbeitung. Glühende Messingbleche werden verschweißt und mit einer dicken Chromschicht versehen, die so entstandenen Beschläge sehen auch nach 20 Jahren aus wie neu. Ikone in diesem Bereich ist der legendäre Kombinationsbeschlag

am Bug, der als Klampe und Flaggenhalterung fungiert.

Bewegungstherapie

Das Pedrazzini Vivale ist einem hochwertigen Möbelstück gefühlt näher als einem Motorboot. Betritt man das gepolsterte Cockpit, zieht man unaufgefordert und wie selbstverständlich die Schuhe aus. Bank und Einzelsitze sind so gemütlich wie sie aussehen, die Sonnenliege mit ihrer perfekten Ergonomie im Kopfbereich entpuppt sich als wahrer Traum. Darunter verbirgt sich das Herzstück des Pedrazzini Vivale. Im Fall des Testbootes versehen zwei 230 PS starke Mercruiser 6,2 MPI ihren Dienst, sie sind auf Gummibacken gelagert, perfekt isoliert und mit zwei potenten Schalldämpfern versehen. Schließt man die



Das Lenkrad kommt seit Jahrzehnten von Nardi, die Schalten geht elektronisch, verchromte Hebel und Rundinstrumente zeugen von Stilsicherheit

geht mit Vollgas in enge Radien, bewahrt aber in jeder Phase Haltung und nimmt Rücksicht auf seine Gäste. Schöner kann Motorbootfahren nicht sein. Offenbar hat die jahrzehntelange, kontinuierliche Optimierung des Unterwasserschiffes zu einem Reifegrad geführt, den man getrost als perfekten Kompromiss zwischen Sport und Komfort bezeichnen kann.

Bordleben

Das Vivale wird in einer einzigen Ausbaubauvariante mit Sonnenliege, Bank und zwei Einzelsitzen angeboten. Beim Polsterbezug kann man zwischen Kunst- oder Echtleder wählen, die am häufigsten verkaufte Farbe ist Elfenbein. Die Serienausstattung umfasst ein vollgastaugliches, sehr praktisches Cabrioverdeck, das ein echtes optisches Highlight darstellt. Es sollte unbedingt (gegen Aufpreis) mit Elektromotor geordert werden, denn die Art und Weise, wie es sich entfaltet, ist ein Genuss für sich. Für Sommertage gibt's ein Bimini, beides lässt sich unsichtbar in einer Garage verstauen. Wohl durchdacht ist der serienmäßige Cockpitisch, der bei Nichtgebrauch in der Seitenwand verschwindet. Einen Kühlschrank findet man im Vorschiff, ebenso eine Doppelkoje, in der Eigenerpaare allerdings so gut wie nie übernachten, wie Importeur Wolfgang Schmalzli weiß.

Das dominierende Stilelement im Cockpit-Universum ist die Armaturenlandschaft, die sich wie eine Wand aus Mahagoni vor dem Fahrer aufbaut. Stilecht in verchromte Rahmen gebettete Rundinstrumente informieren über Motorbefindlichkeiten, die verchromte, elektronische Zweihebel-schaltung in klassischem Design schlägt die Brücke zum hydraulisch unterstützten Nardi-Sportlenkrad, mit dem sich das Pedrazzini butterweich steuern lässt.

Resümee

Das Vivale ist ein Boot für Individualisten, die das Außergewöhnliche suchen. Es handelt sich um eine sportliche Yacht mit eigenständigem Charakter und kraftvollem Antritt, die alles überstrahlende Maxime heißt aber Komfort. Ob man sich fortbewegt oder vor Anker liegt – bequemer geht es nicht. ■