

TEXT: RUEDI HILBER/LORI SCHÜPBACH  
FOTOS: RUEDI HILBER

Pedrazzini-Boote sind Klassiker. Als Augusto Pedrazzini vor über 100 Jahren aus der Gegend des Lago di Como in Norditalien an den Zürichsee übersiedelte, hätte er sich wohl kaum träumen lassen, dass sein Name später zum Inbegriff für Mahagoni-Runabouts werden sollte. Er konstruierte verschiedenste Fischer- und Ruderboote, bevor er das Geschäft seinem Sohn Ferruccio übergab, der in Livorno Nautik und Design studiert hatte. In den 50er Jahren zeichnete Ferruccio Pedrazzini die «Capri Super Deluxe» und legte damit den Grundstein zur heutigen Ausrichtung der Werft. Die aktuellen Modelle «Capri», «Vivale» und «Special» erinnern trotz verschiedener Modifikationen immer noch unverkennbar an die charakteristische, klassische Form des ersten Pedrazzini-Runabouts. Seit bald 15 Jahren führt Claudio Pedrazzini in dritter Generation die Werft in Bäch (SZ), und sein 16-jähriger Sohn Alessandro hat bereits die Bootbauer-Lehre angefangen.

### Zeitlos und zeitintensiv

Vom sanft gerundeten Heck bis zum konvex zulaufenden Bug (welcher für das typische Wellenbild eines Pedrazzini-Bootes verantwortlich ist): Klassische Eleganz ohne Einschränkung. Alles in feinstem Mahagoni und noch heute in aufwändiger Handarbeit gefertigt. Für den Bau eines einzigen Runabouts rechnet Claudio Pedrazzini mit 1500 bis 4000 Arbeitsstunden, respektive 6 bis 9 Monaten. Kein Wunder verlassen pro Jahr normalerweise weniger als 10 Boote die Werft.

Die Bauweise ist bis heute praktisch identisch mit der ursprünglich entwickelten Konstruktion: Kielloben wird zuerst ein Spantengerüst montiert, das fein säuberlich mit dem Hobel in die richtige Form gebracht wird. Die Spanten aus erstklassigem, massiven Mahagoni werden dann zu einem massiven Bootskörper verleimt. Die Beplankung mit einer dreifachen doppel-diagonal-karweel Bauweise ergibt eine selbsttragende, verwindungssteife Schale, die auch höchsten Belastungen problemlos und ermüdungsfrei standhält.

Sowohl das Unterwasserschiff als auch das Deck sind aus verleimtem Marine-Sperrholz,



## Traditionelle Schönheit mit Hightech-Motorisierung

Zum ersten Mal ist in der Schweiz ein Yanmar-Motor der neuen BY-Serie in ein Boot eingebaut worden («marina.ch», Juni 2007). Das Resultat überzeugt: Die Pedrazzini Capri kann mit dem Yanmar 6BY260 Turbo-Diesel ihre ganze Klasse ausspielen und zeigt hervorragende Fahrwerte.





das Deck mit hellen Einlagen wird millimetergenau in den Rumpf eingepasst und verleimt. Um den typischen Finish mit einem intensiven, seidigen Glanz zu erhalten, werden Pedrazzini-Boote zum Schluss mit einem Epoxy/Polyurethan Klarlack mehrfach beschichtet und versiegelt.

### Wunschlos

Die Capri ist das kompakteste und kleinste der drei Pedrazzini Runabouts. Mit seinen knapp 7,5 m Länge und weniger als 2,5 m Breite widerspiegelt es die gleiche Eleganz wie die beiden grösseren Modelle.

So schlicht und klassisch wie die Optik ist auch das Layout der Capri – wobei das Wort «schlicht» bezüglich Ausstattung als Understatement zu verstehen ist. Vorne am Bug wird die runde Linie nur durch zwei Lippen durchbrochen. In der Mitte, etwas zurück versetzt, befindet sich die dazugehörige Klampe, in welche gleichzeitig eine Buglampe sowie der vordere Flaggenstock integriert sind.

Die Windschutzscheibe passt harmonisch ins Bild der Capri – ihr Rahmen ist massiv und hält einiges aus. Das Cockpit dahinter ist ausgelegt für 4 bis 5 Personen – vorne der Fahrer- und der Beifahrersitz, hinten eine gemütliche U-Bank. Raffiniert: Die beiden Sitze können dank einer umklappbaren Lehne sowohl in Fahrtrichtung als auch nach Achtern gerichtet genutzt werden. Beim Fahrersitz – der Steuerstand befindet sich backbordseitig – kann zudem die Sitzfläche hochgeklappt werden, damit der Fahrer stehend einen guten Überblick hat.

Apropos Überblick: Die Capri ist gut instrumentiert (VDO-Instrumente), erwähnenswert ist insbesondere die Ruderstandanzeige, welche bei einem Boot mit starrer Welle und Ruderblatt gute Dienste leistet.

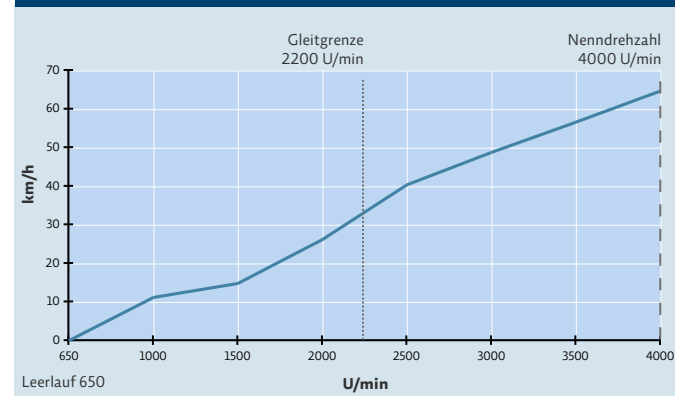
Auffallend ist das grosszügige Stauraum-Angebot: Unter dem Bug bietet eine Art Schlupfkabine ziemlich viel Platz, zwischen Fahrer und Beifahrer hat es unter den Bodenbrettern neben einer Kühlbox auch noch eine Wanne für wichtige Utensilien wie Anker und Fender und vor sowie in der Hecksitzbank lässt sich weiteres Material verstauen. Kleinere Unterlagen finden schliesslich hinter einer Schiebetür seitlich des Fahrer- und Beifahrersitzes Platz.



**Alles im Griff** hat der Steuermann – egal ob in sitzender oder stehender Position.



### GESCHWINDIGKEITSMESSUNGEN



**Fahrwerte:** Gemessen mit dem GPS, 2 Personen an Bord, kaum Wind und Wellen.

Das manuell bedienbare Cabrio-Verdeck kann zwischen dem Cockpit und der Liegefläche verstaut werden. Dort wird es die meiste Zeit auch bleiben, bei Bedarf ist es aber mit wenigen Handgriffen einsatzbereit. Die erwähnte Liegefläche ist bei gutem Wetter sicher der begehrteste Platz an Bord. Sie ist gross genug, dass 2 erwachsene Personen hier gemütlich das süsse Nichtstun pflegen können. Last but not least die Badeplattform und die Badeleiter: Im Heck zeigt sich nochmals, was gutes Design alles kann... Sichere Tritte, stabile Handläufe und dennoch eine ansprechende Optik. Da könnte manch ein Yacht designer noch etwas lernen.

### PEDRAZZINI CAPRI

Werft	Pedrazzini/Bäch (SZ)
LüA	7,47 m
Länge Rumpf	7,16 m
Breite	2,45 m
Tiefgang	0,65 m
Gewicht	ab 2050 kg
Motor	Yanmar 6BY260 Turbo-Diesel
Treibstofftank	250 l
Standardpreis	CHF 302 000.– inkl. MwSt. ab Werft Bäch

Standard-Ausrüstung (u. a.): VDO-Instrumentierung, 2 Batterien, Kühlbox, elektrische Bilgenpumpe, 12-Volt-Steckdose

C. Pedrazzini Yacht- und Bootswerft  
8806 Bäch, Tel. 044 786 90 90  
www.pedrazziniboat.com

**Als Premiere** wurde in die getestete Capri erstmals ein Yanmar BY-Diesel eingebaut.



### Stufenlos

Das «Setup» ist klar: Ein klassisches Runabout fährt mit einer starren Welle und wird mit einem Ruderblatt gesteuert. Das ist bei der Capri nicht anders. Entsprechend anspruchsvoll gestalten sich die Manöver – insbesondere auf engem Raum im Hafen. Das als Option auf dem Testboot montierte Bugstrahlruder erleichtert die Aufgabe sehr.

Der Yanmar 6BY260 wird über eine leichtgängige Einhebelschaltung bedient. Die hydraulische Steuerung erweist sich als fein und präzise. Kaum aus dem Hafen hebt sich der Rumpf bei der Beschleunigung leicht aus dem Wasser, ohne nennenswert Gischt oder Wellen

zu verursachen – ein Traum für jeden Wasserskifahrer. Die Gleitgrenze ist kaum festzustellen, übergangslos beschleunigt das Boot bis auf fast 65 km/h. Die Spurtreue ist bemerkenswert und selbst bei engen Kurven ist keinerlei Tendenz zum Luft ansaugen festzustellen. Der neue Yanmar-Diesel bleibt angenehm ruhig und sorgt dank seinem hohen Drehmoment für eine problemlose Beschleunigung. Ein weiteres Plus ist sein sparsamer Diesel-Verbrauch.

Fazit: Eine Capri von Pedrazzini ist ein Rolls Royce auf dem Wasser. Mehr noch: Es ist Bootspass auf höchstem Niveau, mit einem Preis der zwar hoch ist, sich aber durchaus erklären lässt. ■

### NEUE HIGHTECH MOTORENGENERATION

In enger Zusammenarbeit mit dem Automobilhersteller BMW entwickelte Yanmar eine neue Motorengeneration, die in den Bereichen Komfort, Leistung, Kompaktheit und Umweltschutz für Diesel-Marinemotoren neue Massstäbe setzt. Die Baureihe umfasst 4- und 6-Zylinder, vollelektronisch gesteuerte Reihemotoren, turbogeladen, mit Intercooler und Common Rail Einspritztechnologie. Sowohl die 4- als auch die 6-Zylinder Aggregate werden wahlweise als Innenborder mit Wellenanlage oder mit Z-Antrieb geliefert. Das elektronische Motorenbetriebs- und Kontrollmanagement steuert und überwacht die Kraftstoffeinspritzung. Das neue CANbus System basiert auf dem international genormten NMEA 2000 Format.

Die neuen Motoren aus der BY-Baureihe (BMW-Yanmar) gibt es nicht nur in zwei verschiedenen Antriebsarten sondern auch in je zwei verschiedenen Leistungsklassen von 150 (4BY150) bis 260 PS (6BY260).

Diese Powerpack-Motoren der jüngsten Generation von Yanmar sind leichter, kompakter und umweltfreundlicher als ihre Vorgänger. Das Trockengewicht des neu entwickelten Yanmar 4BY150 zusammen mit dem neuesten Kanzaki-Wendegetriebe wiegt gerade noch 285 kg gegenüber seinem Vorgänger mit 386 kg – 101 kg leichter oder 26,2% weniger Gewicht im Boot.

Bezüglich Umweltschutz erfüllen alle Motorenvarianten der Yanmar BY Serie die strengen EPA Stufe 2 Grenzwerte in Amerika (Environmental Protection Agency) und natürlich die Grenzwerte der Sportboot Richtlinie 2003/44/EG, die seit dem 1. Januar 2006 im gesamten europäischen Raum Gültigkeit hat. Somit können sie problemlos in der Schweiz zugelassen werden.

www.promotag.ch

