



Raumwunder mit drei Kabinen, Salon und Pantry Gruno 41 Classic Excellent

„In der kostbaren Freizeit soll keiner unserer Kunden mehr als nötig mit der Wartung seiner Yacht beschäftigt sein. Daher legen wir großen Wert auf robuste, pflegeleichte Technik“. Die Kernaussage der Gruno-Werft, nach der seit mehr als drei Jahrzehnten traditionell konstruiert und gebaut wird. Und das nicht nur für private Eigner, viele Vercharterer wissen dies zu schätzen, kommt es doch bei ihnen besonders darauf an, ihrer Klientel zuverlässige Schiffe anzubieten. Aus der neuen Baureihe „Classic Excellent“ hat Claus D. Breitenfeld dem Typ „41“ auf den Kiel geführt.

Gruno Motoryachten ist bei Insidern dafür bekannt, solide Stahlschiffe zum fairen Preis zu liefern, dabei aber nicht einfach die Schublade „Standard“ zu ziehen und los geht's. Gruno hat sich im Laufe der Jahrzehnte einen Namen damit gemacht, dass Individualität nach dem Custom-build-Prinzip zum Tagesgeschäft gehört. Sonderwünsche – der Schiffssicherheit nicht widersprechend und technisch realisierbar – werden einvernehmlich realisiert. Und das gilt für die komplette Modellpalette, begonnen bei der knuffigen „27 Navigator“ über die „30 Traveller“, die Serien „Explorer“, „Compact-Baureihe“, „Royal“, „Maxima“, „Ambassador“, „53er Trawler“ und schließlich die „Classic Retros“. Wer hier nicht fündig wird, dem kann kaum noch geholfen werden.

Wie bereits in der „WasserSport“-Ausgabe September 2016 anlässlich des „37er-Tests“ der Excellent-Serie angekündigt, lösen wir mit diesem Fahrbericht unser Veröffentlichungs-Versprechen ein und setzen gleichzeitig noch einen oben drauf: Werftchef Willem Houwen und Sohn Jonny, der die technischen Fäden in der Hand hält, haben zwischenzeitlich auch nicht die Hände in den Schoß gelegt. In absehbarer Zeit werden wir unserer geeigneten Leserschaft die Nummer drei dieser Typenreihe präsentieren, nämlich das Modell „44 Classic Excellent“. Darüber hinaus darf man durchaus gespannt sein, was

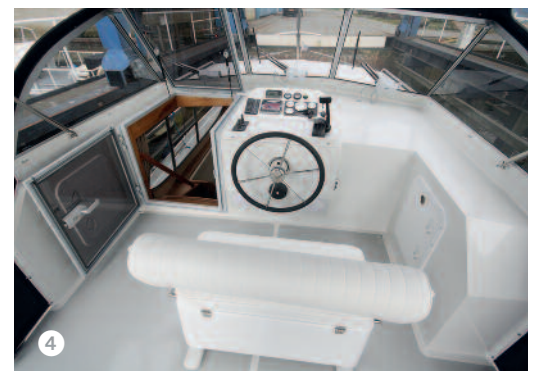




nicht zu kurz kommen. Auch hier hat sich bei Gruno im Laufe von mehr als drei Jahrzehnten so einiges getan. Layouts an und unter Deck wurden dem Zeitgeist entsprechend völlig umgekrempelt, angepasst an Wünsche und Erwartungen der Eigner, stets unter Einbeziehung der aktuellsten technischen Möglichkeiten und Werkstoffe. Wo einstmalis schnöder, nur schwer sauber zu haltender Teppichboden verlegt wurde, kommt heute pflegeleichte Designer-Teakpaneele zum Einsatz. Kabelschaltzüge sind der Elektrik gewichen und „Popeye“ kann die Spinat-Dose getrost im Schrank stehen lassen, denn Kurswechsel per Ruderkorrektur lassen sich dank Servo- oder Hydraulik-Unterstützung mit dem kleinen Finger vollführen.

Ein weiterer, riesiger Vorteil dieser Werft ist es, das alles, aber auch wirklich alles unter einem Dach gefertigt wird. Vom Plasmaschneiden der Stahlplatten, über die Kiellegung, den Innenausbau in Mechanik, Elektrik und Holz bis zur Mehrfach-Komponenten-Lackierung. Daher ist Gruno in der Lage, auch noch im relativ fortgeschrittenen Stadium der Bauphase Änderungswünsche zu berücksichtigen. Garant dafür, dass eigentlich jedes Schiff, das die Werfthallen verlässt, auf seine eigene Art und Weise ein Unikat darstellt. Man wird kaum eine Yacht finden, die im Detail von den bislang mehr als 1.000 ausgelieferten Exponaten genau einer zweiten gleichsieht.

Stubendurchgang: Wer von der „37“ zur „41“ wechselt, der wird zumindest in Sachen Steuerstand-Konzeption so gut wie keinen Unterschied erkennen. Mittig angeordnetes Ruder, mobile Steuerstandbank mit Innenleben und flexibler Rückenlehne. Das Armaturenbrett bestückt mit leichtgängiger, präziser Einhebelschaltung, Anzeigen und Bedienelementen für Bug- und Heckschraube, Raymarine-Kartenplotter, Log und Echolot, diverse Kippschalter, Drehzahlmesser, Öldruck, Voltmeter, Kühlwassertemperatur, 12-V-Steckdose, Kraftstoff-, Frischwasser- und Fäkalienfüllstand. Gut erreichbar der Landanschluss an der rechten Seite des Steuerstandes, Lautsprecher im Fußbereich, Gasflaschenkasten an Stb. in der Aufbauweigerung und als Pendant das Gegenstück backbords als Stauraum.



der friesische Stahlbauer in Zukunft noch auf der Pfanne hat. Zoutkamp als Werftstandort ist zwar nicht der Nabel der Welt, doch die Welt trifft sich dort, ist schiffstechnischer Sachverstand gefragt.

Design, Konzept, Verarbeitung

Neben der bereits angesprochenen robusten und pflegeleichten Technik, darf natürlich auch der Faktor Komfort und Eleganz

- 1 Klassischer, verbrauchsbewusster Stahlverdränger, dessen solide Fahreigenschaften überzeugen. Fotos: Breitenfeld
- 2 Beste Rundumsicht für den Rudergänger trotz Fahrverdeck.
- 3 Sauber installiert und sparsam im Verbrauch, der Solé-Diesel, Basis Mitsubishi.
- 4 Großzügig konzipiertes Steuerstandlayout mit reichlich Ablagemöglichkeiten.



Die optimale Durchfahrthöhe von 2,65 m über der Wasserlinie wird erreicht bei abgeklapptem, fünfteiligem Windschild und analog dazu der Vorschiffsgerätemast. Passgenau und straff sitzt die Backsdeck-Fahrpersenning mit seitlichen Durchgängen auf die Gangbords, wodurch quasi ein zusätzlicher, geschlossener Raum entsteht. Den Abschluss bildet eine fest verschweißte, großzügige, gepolsterte U-Sitzgruppe achtern. Backbords der halb gewendelte Niedergang auf die Badeplattform mit klappbarer Leiter und Festmacherpollern. Breite, durch die einreihige Reling gut abgesicherte Gangbords, belegt mit Antirutsch-Anstrich, führen auf Vorschiff, das sich schnörkellos mit Aufbau-Ankerwisch, Spill, Fluchtluke und VA-Festmacherpollern präsentiert. Letztere sind achtern als Doppelpaar verschweißte, mittschiff nimmt eine Springklampe die Leinen auf.

Vom Backsdeck an Bb. schließlich der fünfstufige, leicht gewendelte Niedergang in die Unterdecks-Gefilde. Freundlich und lichtdurchflutet der gepflegte, helle Eiche-Innen-Ausbau mit vielen Rundungen in Vollholz. Opulent und den Salon dominierend, die beiden riesigen, stauraumfreundlichen Ledersofas, an Bb. in gerader Form, steuerbords als angedeutetes „L“. Dazwischen der klappbare Tisch auf den mit Laminat-Teak belegten Motorluken. Im servicefreundlichen Motorraum verrichtet der 6-Zylinder Solé SM 105-Saugdiesel, basierend auf Mitsubishi-Technik, bestens geräuschgedämmt und zuverlässig seinen Dienst. In der Schottwand an Stb. hinter Schiebeelementen versteckt der Flachbild-TV, drehbar auf einem Gelenkarm.

Hinter dem backbordseitigen Raumteiler schließt sich drei Stufen tiefer die kleine, aber feine Pantry an, ausgestattet mit vierflammigem Gasherd, Mikrowelle, Spüle, Kühlschrank, ausreichend Stauraum und Arbeitsfläche. Direkt gegenüber an Stb. einer der drei Sanitärbereiche mit Dusche und E-WC. Im Vorschiff schließlich die Master-Cabin mit großem Doppelbett, darunter Stauraum satt sowie reichlich in Schränken und Sideboards. Bulleys und Dachluk sorgen für Frischluft, LED's für Durchblick während der dunklen Tageszeit.

Vom Salon mittig der Niedergang nach achtern zu weiteren zwei Kabinen unter dem Backsdeck, mit Notausstieg auf die Badeplattform. Beide exakt gleich groß, jedoch spiegelverkehrt von der Doppelbett-Anordnung. Ideal im Charterbetrieb, da jeder Koje eine separate Sanitärabteilung samt Dusche und Toilette zugeordnet ist. Mit kleinen Modifikationen sicherlich auch bestens geeignet zur privaten Nutzung bei ausgeprägtem Familiensinn.

Fahreigenschaften

Doppelwandiges Ruderblatt, Fishtail-Format mit Hacke im Tunnelrumpf – um den Propeller braucht sich der Mann an der Haspel (fast) keine Sorgen mehr zu machen. Mit lediglich ca. einem Meter Tiefgang öffnen sich der Crew selbst problematische Reviere, die auch von deutlich kleineren Schiffen nur unter Vorbehalt befahren werden können. Eile mit Weile lautet das Motto und so werden Messwerte in Sachen Geschwindigkeit und Kraftstoffverbrauch schnell zur Nebensache. Dennoch, der Agenda der Testkladde Rechnung tragend, sollen dieser Punkt nicht unter das Kielschwein gekehrt werden.

Bei einem Testgewicht von rund „+“ 15 Tonnen scheinen 70 kW (95 PS) nicht gerade der große Bringer zu sein. Vordergründig überschlagen einsichtig, rechnerisch jedoch widerlegbar. Denn nach der Rumpfgeschwindigkeits-Formel „ $\sqrt[3]{\text{Wasserlinienlänge} \times 4,5} = \text{km/h}$ “, ergibt sich eine V_{max} von exakt 15,3 km/h, erreicht aus ruhender Position nach ca. 30 Sekunden. Die Differenz zu unserer Messung gerade mal vernachlässigbare 0,3 km/h niedriger. Die „Gruno-riener“ liegen somit absolut richtig in ihrer Motorenwahl.

Und da Wasserwandern sicherlich nicht unter der Kategorie „Volllast“ einzusortieren ist, tendiert auch der Chronist zu moderatem Fahrverhalten:

1.500 U/min, 10 km/h, 4,5 Liter Kraftstoffverbrauch pro Stunde, damit sind dann rund 1.000 Törn-Kilometer im Tank drin, die Sicherheitsreserve von zehn Prozent berücksichtigt. Achteinhalb Ruderumdrehungen erfordert es, um dieses hart zu legen. Reine Einstellungssache, könnte auch reduziert werden. Für Charter jedoch okay, so kommt keine Hektik auf, wenn's beim Manövrieren mal eng wird. Doch davor brauchen selbst Greenhorns keinen Bammel zu haben, denn mit einer halben bis einer Bootslänge, ohne Zuhilfenahme von Bug- und Heckschraube, sollte jeder Liegeplatz sicher angesteuert werden können. Resümee – wer mit diesem Schiff nicht klar kommt, das in seiner ruhigen und ausgeglicheneren Fahrweise voll und ganz überzeugt, der hat aufs falsche Hobby gesetzt.

Fazit

Auf der Suche nach einer „ehrlichen Yacht“ zu fairen Konditionen – preislich, technisch und ausrüstungsmäßig in dieser Größenordnung – kommt man an der Gruno 41 Classic Excellent nicht vorbei. Kein Schickimicki-Schiff, kein überflüssiger Firlefanz in der Grundausstattung, einfach ein Boot, das standardmäßig fahrfertig geliefert wird. Unbenommen davon die reichhaltige Optionsliste, aus der sich aufreistungswütige Eigner nach Herzenslust bedienen können. Claus D. Breitenfeld

- 1 Ergonomisch und perfekt ausgestatteter Arbeitsplatz für den Mann an der Haspel.
- 2 Trittsichere breite Gangbords.
- 3 Aufbau-Ankerwisch mit großem Kettenkasten.
- 4 Hell und freundlich, der Salon in Eichenholz-Ausbau.
- 5 Die Vorschiffskabine mit großem Doppelbett.
- 6 Eine der beiden identischen Achterkabinen.
- 7 Jeder der drei Kabinen ist ein vollwertiger Sanitärbereich zugeordnet.



Wertkontakt:

Gruno Motoryachten
 Reitdiepskade 19
 NL-9974 PJ Zoutkamp
 Tel.: 0031-(0)-595-402 057
 Fax: 0031-(0)-595-402 599
 jachtwerfgruno@cs.com
www.gruno-motoryachten.com

Mittelwert Beschleunigung mit/gegen Strom (Sekunden)

0-Marschfahrt	14
0-Vmax minus 1 kn.	30
Drehkreis in Bootslängen	0,5 - 1
Umdrehungen Ruder Stb/Bb	8,5

Testbedingungen

Revier	Reitdiep / Zoutkamp
Wind (Beaufort)	3 - 4
Wellenhöhe (Meter)	0,2 - 0,4
Personen an Bord	2
Tankinhalt Wasser (Liter)	350
Tankinhalt Brennstoff (Liter)	200

Technische Daten

Herstellerland	Holland
Werft/Modellbezeichnung	Gruno / Gruno 41 Classic Excellent
Konstruktion/Design	Gruno-Werft
Länge ü. A. (m)	12,50
Rumpflänge (m)	11,80
Länge Wasserlinie(m)	11,50
Breite ü. A. (m)	3,95
Tiefgang max. ca. (m)	1,00 (Tunnelrumpf)
Durchfahrthöhe max/min ca. (m)	2,65
Kabinenhöhe ca. (m)	2,05
Gewicht leer/max. load (kg)	14.500 / 2.500
Baumaterial	Stahl
Rumpf/ Bauart	Knicks pant mit Tunnel, 5 mm
Motorisierung Test (Hersteller/Modell/ kW (PS))	Solé SM 105 / 69,9 (95) / 6-Zylinder, 5 L, Sauger, Basis Mitsubishi
Brennstoff	Diesel
Propellergröße Test	22 x 16
Motorisierung von – bis kW (PS)	69,9 - 117,6 (95 - 160)
Antriebsart	Welle, Ø 40 mm
Kraftstofftank (l)	500
Frischwassertank (l)	500
Schmutzwassertank (l)	2 x 200
CE-Kat./Personen	C / 8
Schlafplätze/Kabinen (ggf.+Salon)	6 / 3 / + Salon + Pantry
Preis Standard/Testschiff (€)	235.382,-

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	650	3,1	5,7	1,2	0,39	0,21	1162,50	2142,86	49
Revierfahrt (ca. 6kn / 12 km/h)	1.850	6,5	12,0	7,7	1,18	0,64	379,87	703,52	71
ökonomische Marschfahrt	1.500	5,4	10,0	4,5	0,83	0,45	540,00	1000,08	65
schnelle Marschf.	2.000	7,2	13,3	11,5	1,60	0,86	281,74	521,78	72
V-max.	2.400	8,1	15,0	17,5	2,16	1,17	208,29	385,75	74

* Berechnungsgrundlage Tankinhalt - 10 % Reserve (Liter) 450

** Gemessen am (Innen) Fahrstand