



GRUNO 35 CLASSIC RETRO Stilvoll aus Tradition

Die im Laufe von mehr als 45 Jahren gewachsene Baupalette von Stahl-Motoryachten der nordfriesischen Gruno-Werft im niederländischen Zoutkamp kann sich wahrlich sehen lassen. Begonnen beim knuffigen „27er-Navigator“ bis hin zum „53-füßigen Trawler“ bietet Gruno ein derart vielfältiges Modell-Programm, das kaum Wünsche offen lässt.

Von Claus Breitenfeld



Mit dem Typ „35 Classic Retro“ stellen wir eine Variante vor, die sowohl für Kapitäne auf Zeit bei „Yacht Charter Heintz“ im brandenburgischen Töplitz unterwegs ist, jedoch auch privat bereits viele Liebhaber gewinnen konnte.

Wer sich mit einer Gruno-Yacht anfreundet, der ist sicherlich nicht auf der Suche nach dem „Jetset“, dem ist überzogenes Schickimicki wahrscheinlich ebenso zuwider wie jegliche Art von aufgeblähtem Glamour. Gruno-Eigner suchen das Solide, Bodenständige und vor allem auch noch Bezahlbare. Dass dies beileibe nicht ins Langweilige abdriften muss, dabei Komfort, Top-Qualität und aktuellste Technik ebenso wenig auf der Strecke bleiben, diesen Beweis

tritt jedes von Gruno auf Kiel gelegte Boot immer wieder aufs Neue an.

Auch liegt man mit der Vermutung voll daneben, dass in Zoutkamp aufgrund moderater Preispolitik dort nur Boote gebaut werden, die sozusagen „von der Stange“ kommen. Mitnichten, ganz im Gegenteil. Denn gerade die Flexibilität ist es, die es als eine der herausragenden Stärken hervorzuheben gilt. Kaum eine Werft hätte heute noch Marktchancen, würde sie sich Kundenwünschen und dem „Custom-build-Gedanken“ verschließen. Auch bei Gruno werden Wünsche und Träume wahr, solange sie der Kompatibilität und oberstem Gebot im Yachtbau nicht entgegenstehen, nämlich der Sicherheit. >>>

Maße:

Lüa 11,40 m, Breite 3,90 m

Gewicht:

ca. 11 000 kg

Motorisierung:

60 bis 125 kW

Preis:

ab 223 000 Euro

Dabei ist es als großes Plus dieser Werft zu werten, dass sie als reinrassiger Familienbetrieb stets den gesamten Produktionsablauf vor Ort im Griff hat. Senior-Werftchef Willem Houwen, der in den frühen 1970er-Jahren das Unternehmen aus der Taufe hob, und seine heute an den Schalthebeln des Unternehmens fungierenden Söhne George und John sind sich zwar der Tatsache bewusst, dass man nach dem sogenannten „Outsourcing-Prinzip“ den einen oder anderen Euro einsparen könnte, dennoch hat es sich immer wieder bewährt, dass nichts über die permanente Kontrolle im eigenen Haus geht. Eine Erkenntnis, untermauert und basierend auf bislang mehr als 1000 ausgelieferten Yachten.

Design, Konzept, Verarbeitung

Wie es schon der Name vermuten lässt – Classic und Retro – nach dem Motto „nomen est omen“, haben wir es hier mit einer traditionellen, grundsoliden Motoryacht zu tun, die im vorliegenden Fall zwar speziell für den Charterbereich konzipiert wurde, nichtsdestotrotz jedoch auch jedem Privateigner gut zu Gesicht stehen würde. Selbst die Innenaufteilung könnte eins zu eins übernommen werden, wobei man sich bei dieser Bootsgröße der Entscheidung zu stellen hätte, ob es unbedingt erforderlich ist, die Sanitärbereiche in doppelter Ausfertigung – jeweils zwei getrennte Duschen und Toiletten – an Bord haben zu müssen.

Unter dem Charteraspekt allerdings als sehr willkommen anzusehen.

Qualitativ und bis in die letzte Phase hochwertig macht die Werft den Holz-Innenausbau im Eiche-Look, an dem zwar nicht bedingungslos festgehalten werden muss, zumal Gruno auch diverse davon abweichende Dekors zu bieten hat. Allerdings wird durch das hier präsentierte Design der klassische Retro-Stil zusätzlich unterstrichen. Problemlos auch der tägliche Motorencheck unter dem Salonboden, wo sauberst installiert der kraftvolle 6-Zylinder-Solé-Diesel seinen Dienst verrichtet.

Fahreigenschaften

Der große Zernsee vor den Toren des brandenburgischen Städtchens Werder war Testrevier, unweit der Heintzsch'schen Charterdependance im Ortsteil Töplitz. Hier präsentierte sich unser Testproband in jeder Hinsicht unspektakulär, problemlos im Handling und kursstabil. Kurzum, er bringt auch „Greenhorns“ ohne Erfahrung nicht in Verlegenheit. Wendemanöver ohne Querstrahlruder spielen sich im Bereich von $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{3}{4}$ Bootslängen voraus und nach achtern ab und das selbst bei Marschfahrtgeschwindigkeit ohne nennenswerte Krängung. Unter Einsatz von Bug- und Heckschraube dreht sich die 35 Classic auf dem Teller, ohne dass das hydraulische Ruder mit 5,5 Umdrehungen von Seite zu Seite bemüht werden muss. >>>



Blick in den hellen Salon.

UNTER DECK

Großzügig konzipiert wurde beim Design die V-Kabine im Vorschiff mit frei stehendem Doppelbett, Schränken, Ablagen und Stauraum satt, wie beispielsweise unter dem Bett. Das Gleiche gilt auch für den achterlichen Kabinenbereich und im gesamten Boot, wo immer möglich Stauraum eingebaut ist. Beiden Bereichen unmittelbar zugeordnet sind jeweils die bereits erwähnten separaten Sanitärräume.

Um unverhoffte Crewverstärkung um weitere zwei Personen schlaftechnisch zu verkraften, besteht die Möglichkeit, aus dem steuerbordseitigen L-Sofa des Salons eine Zwei-Personen-Liege zu bauen. Die Sitzfläche wird mittels eines ausziehbaren Brettes einfach um das Doppelte vergrößert, die Rückenlehnen fungieren als Matratzen-Verbreiterung. Sehr angenehm für den Smutje oder die Bordfrau ist die Einbindung der Pantry in den Salon an Backbord auf gleicher Ebene, bestückt mit

Kühlschrank, vierflammigem Gaskocher, Mikrowelle, VA-Spüle und der Bootsgröße angemessener Arbeitsfläche. Hinter Schappis versteckt Gläserschrank, elektrische Schalteinheiten, die Heizungstechnik, Radio und CD-Player. Platzsparend über der Pantry zur Salondecke hin einzuklappen, der Flachbild-TV.



Zweckmäßige Pantry mit allem Drum und Dran.



Großzügig konzipiert, die Kabine im Vorschiff.



Vier getrennte Sanitärbereiche, jeweils unterteilt in Dusche und Toilette.



Bequemes, frei stehendes Doppelbett in der Eignerkabine achtern.

Bei eingekuppelter, niedrigster Drehzahl von 700 U/min signalisiert uns das GPS 3,6 kn (6,6 km/h), in schutzbefohlenen Revieren mitunter die Maximalgeschwindigkeit. Der Kraftstoffverbrauch in dieser Fahrstufe pro Stunde liegt bei gerade einmal um die zwei Liter. Ein Highlight für die Bordkasse und das Gemüt und vom Phonmessgerät mit lächerlich wenigen dB(A)'s von 59 begleitet dank der hervorragenden Geräuschdämmung. Als ökonomische Marschfahrt notieren wir 1800 U/min, 7,5 kn (13,8 km/h), 4,5 l/h Diesel fordert dabei der Solé. Damit schafft diese Gruno rein rechnerisch stolze 1389 km mit einer Tankfüllung, zehn Prozent Reservesprit berücksichtigt. Liegt Volllast an, 2650 U/min, quittiert das der Rumpf zwar mit ordentlichen 16,7 km/h (9,00 kn), dann aber ist's auch vorbei mit der Wirtschaftlichkeit, wie unschwer den Messwerten der technischen Daten zu entnehmen ist. Das hingegen muss jedoch keinem Wasserwanderer gepredigt werden, schließlich würde er ja auch nicht im ersten Gang seines Pkws von Berlin nach Leipzig düsen . . . Auf den Punkt gebracht: Nicht nur die reine Basis-Investition in diese Gruno 35 Classic Retro kann als wertschöpfende Geldanlage eingestuft werden, auch die Betriebskosten bei moderater Fahrweise entpuppen sich ähnlich unaufgeregt wie das gesamte Boot.

UNSER FAZIT

Egal ob Eigner oder Charterer, wer sich für diese Gruno entscheidet, der entscheidet sich für stilvolle Tradition. Zeitlos schiffig im Erscheinungsbild, äußerlich betont durch Details wie die Strukturtau-Scheuerleiste, den angedeuteten Tulpenbug, formschönen Deckssprung wird man sich an dieser Yacht auch noch nach Jahren nicht sattgesehen haben. Solide Fahreigenschaften, sauberste Verarbeitung und die Möglichkeit der eigenen Ideenverwirklichung runden das positive Bild ab. ■



Zentrale Schalt- und Füllstands-Armaturen über dem Niedergang in die Eignerkabine.



Breite Gangbords führen aufs Vorschiff.



Leicht gewendelt, der Niedergang aufs Achterdeck mit indirekter LED-Illumination.



Bequem zu erreichen, Pumpen und Absperrhähne unter dem Kabinenboden.



An Backbord der Durchgang auf die Badeplattform.



Hochglänzend polierte Doppelpoller auf dem Backsdeck.

TECHNIK

Fünf leicht gewendelte Stufen machen backbords den Weg frei aufs Achterdeck. Schnörkellos, ergonomisch perfekt und bestens kontrollierbar sind sämtliche zur sicheren Bootsführung erforderlichen Instrumente am zentral angeordneten Steuerstand mit griffigem hydraulischen Ruder, Aufbausaltung und den Joysticks für die beiden querstrah-

lenden Helferlein. Ungehindert ist der Rundumblick, auch in sitzender Position von der mobilen Steuerbank aus. Achteraus steht eine fest eingeschweißte, gepolsterte, riesige L-Backskiste, daneben backbords der indirekt beleuchtete Niedergang auf die integrierte Badeplattform mit im Spiegel verbautem Fluchtfenster aus der Eignerkabine.

Vorbei am straff sitzenden Verdeck-Aufbau führen breite Gangbords aufs Vorschiff mit der Aufbau-Handankerwinde, gesichert durch die hüfthohe, stabile Seereling. Absolut pflegeleicht das Deckskonzept mit Antirutsch-Anstrich, optisch hingegen jederzeit aufzuwerten durch Flexi- bzw. Echt-Teak-Auslegeware.

DATEN

Länge über alles	11,40 m
Rumpflänge	11,00 m
Länge Wasserlinie	10,00 m
Breite	3,90 m
Höhe	bis 3,70 m
Gewicht leer	11 000 kg
Testgewicht	12 000 kg
Kabinenhöhe	1,90 bis 2,20 m
Kojen	4+2
Kabinen	2 + Salon
Sitzplätze	5 bis 6
Zuladung	2200 kg
Motorisierung	60 bis 125 kW
Tank	500 l
Motor mit Welle	Einbau-Diesel

Testmotorisierung:

Solé-Diesel SM 105, 70 KW / 95 PS

U/min	km/h	l/h	dB(A)
700	6,6	1,9	59
1600	11,9	3,9	66
1800	13,8	4,5	68
2200	15,3	9,7	71
2650	16,7	18,3	76

Preis ab:

223 000 Euro

Werft:

Gruno Motoryachten
Reitdiepskade 19
NL-9974 PJ Zoutkamp
www.gruno-motoryachten.com

Vertrieb:

Yacht Charter Heinzig
Ringstraße 31, D-26689 Apen
www.heinzig.de

Stärken und Schwächen

+	Bauqualität
+	Raumangebot
+	Preis / Leistung
+	Fahreigenschaften
+	gutes Wanderboot

NEUE FIRMENZENTRALE

Yachticon ist Spezialist für Produkte rund um den Wassersport, das Caravanning und Camping. Die mittlerweile über 5000 Artikel der Firma Yachticon und der Schwester Navyline passten schlicht nicht mehr in die 1998 bezogenen Räumlichkeiten. Geschäftsführer Oliver Nagel erwarb daher 2015 ein Gewerbegrundstück von 11 500 m² in Norderstedt-Glashütte, um hier eine neue Firmenzentrale zu errichten, in der das alte Lager und die Büros wieder zusammengeführt werden konnten. Inzwischen ist der Betrieb umgezogen, das gesamte Angebot befindet sich nun auf 6000 m² unter einem Dach. Die Fläche des Farbenlagers hat sich hierbei verdreifacht. Im Erdgeschoss wurde auf 130 m² eine Ladenfläche für einen Werksverkauf eingerichtet.



INNENVERKLEIDUNGEN SPEZIELL FÜR YACHTEN

Ob elegante Wildlederoptiken oder extrem dehnbare Veloure, Gisatex bietet industriellen und professionellen Anwendern ein breites Sortiment an Wand- und Deckenverkleidungen für Yachten. Die modernen Oberflächenmaterialien in Verbindung mit technischen Textilien finden sich neu im Angebot des Spezialisten aus Reutlingen. Bei Wand- und Deckenverkleidungen mit Kunstlederoberfläche kann man aus über 30 Farben auswählen. Amaree Ledro mit neuer Thermovlieskaschierung zur besseren Isolation und Amaree Sport mit einer feinen Perforation der Oberfläche runden das Sortiment ab. Alle Artikel sind selbstklebend lieferbar.

www.gisatex.de



Gisatex erweitert sein Angebot an Wand- und Deckenverkleidungen für Yachten. Sie werden selbstklebend geliefert.

BAVARIA IST SEASCAPE-VERTRETUNG

Bavaria Boote in Bad Endorf unweit des Chiemsees hat die Vertretung für Seascope in Deutschland Süd (Bayern und Baden-Württemberg) übernommen. Neben dem Vertrieb über die Seascope Werft selber gibt es damit jetzt auch einen deutschen Ansprechpartner. Am Chiemsee liegen zwei Seascope 18 für Besichtigungen und Testfahrten bereit. Eine der ersten Seascope 24 wurde gerade ausgeliefert.

www.bavariaboote.de



Seascope 18.