



GRANDEZZA 27 S

Elegant und hart im Nehmen

Sportcruiser in attraktivem Look, kombiniert mit praktischen und praxisgerechten Details, überzeugender Power, maximalem Komfort und höchster Qualität. So will die finnische Werft Oy Finn-Marine Ltd ihren jüngsten Spross verstanden wissen. Allein das Modell-Splitting beim Typ „Grandezza 27“ spricht für dessen Attraktivität und Beliebtheitsgrad, denn neben der hier vorgestellten, brandneuen Ausführung „S“ führt die Werft noch die Baureihen „OC“ und „DC“ im Programm.

Von Claus Breitenfeld



Auf gleichem Rumpf wird der „OC“ ein Hardtop mit Schiebedach aufgesetzt, die „DC“ kommt mit attraktivem, nach vorne geneigtem Geräte-träger daher. Wofür sich der Eigner letztendlich entscheidet – reine Geschmackssache.

Die komplette Grandezza-Baureihe hingegen begnügt sich natürlich nicht mit der Produktion dieser drei Modelle. Sie beginnt bei der „23 S“ – Leergewicht 1950 kg – und steigert sich hinauf bis zur stattlichen „40 Fly“, einer ausgewachsenen Yacht für lange Reisen. Dazwischen liegen die Modelle „29“, „33“ und „39“ in unterschiedlichsten Varianten. Zusammen eine Palette von neun Modellen – mit steigender Tendenz.

Und dieser Optimismus kommt nicht von un-

gefähr. Finn-Marin, eine Anfang der 90er-Jahre gegründete Werft, hat sich von jeher die Maxime auf ihre Fahnen geschrieben: kompromisslos, konsequent in Sachen Qualität und technisch mit der Nase stets ganz vorn. Das alles gemixt mit pfiffigem und dennoch praxisgerechtem Design. Ein nun schon seit fast einem Vierteljahrhundert bewährtem Prinzip, das nicht nur bei den Paradeyachten zum Tragen kommt.

Jede Grandezza – egal, welcher Abmessung – durchläuft vor dem Verlassen der Werft festgeschriebene Testprogramme, um den selbst auferlegten Qualitätsanforderungen gerecht zu werden. Dieser etwa einstündige Check

Maße:

Lüa 8,30 m; Breite 2,85 m

Gewicht:

ab 2800 kg

Motorisierung:

162 (220) bis 221 (300) kW (PS)

Preis:

ab 135 000 Euro



hat es in sich: Feinabstimmung der Maschine im Testbecken, letzte Überprüfung an Ruder, Schaltung, Bugschraube, Ankerwisch, Heizung, Kühlschranks, Toilette, des Druckwassersystems, der Navigationseinrichtungen und die komplette Elektrik. Und schließlich noch der „Regentest“, für den hohen Norden ein elementarer Faktor. Dauerberieselung verrät eventuelle Lecks an Türen, Fenstern und Luken. Ein Boot, das diese Prozedur im hohen Norden besteht, hat sicherlich kein Problem mit südlicher Sonne.

Fahreigenschaften

Der 350er MAG MerCruiser hat sich bei niedrigster Drehzahl von 750 U/min „warmgeschmurt“, schiebt die Grandezza mit 5,8 km/h (3,1 kn) durchs Wasser. Bestens die Geräuschdämmung, lediglich 54 dB(A) signalisiert das Phonmessgerät. Dieser Wert wiederum rührt mehr von Wind und Wasser her, als vom V8-Untercockpitboden.

Wir kreuzen im Schärengarten vor Nauvo, unweit Turku. Hinter jeder Huk eines aus dem Wasser ragenden Steinhauens ändern sich Wellen- und Windverhältnisse. Drei bis vier Beaufort liegen permanent an, in Böen sechs bis sieben. Dank der bei finnischen Booten fast grundsätzlich als Standard installierten Trimmklappen stecken dieses nervige Hin und

Her Rumpf und Crew gelassen weg, denn von Dwerswinden beeinflusste Schräglagen lassen sich damit problemlos ab der Gleitphase von 2.500 U/min bei 21,8 km/h (11,8 kn) korrigieren. Die „27 S“ reagiert prompt und spontan. Wir legen einen Zahn zu, 3.500 U/min, 41,2 km/h (22,2 kn), solide, ökonomische Marschfahrt bei einem Kraftstoffverbrauch von unter 30 Litern pro Stunde. Für ein Boot mit dem Testgewicht von 3,6 Tonnen absolut okay. Würde diese Fahrstufe permanent angepeilt, wäre rein rechnerisch eine Fahrzeit von neun Stunden mit einer Tankfüllung drin. Da dies jedoch in der Realität kaum der Fall sein dürfte, greifen wir auf Erfahrungswerte zurück, die sich im Laufe der Jahrzehnte aufgrund von Betriebsstunden-Notizen verfestigt haben und prognostizieren einen l/h-Schnittverbrauch von 18 bis 25 Litern. Damit kann jeder Eigner leben. Gemäßigte 73 dB(A) am Steuerstand, die wiederum zum Großteil nicht von der Maschine her resultieren.

Damit ist allerdings längst nicht das Ende des Flaggenmastes erreicht. Hebel auf den Tisch, etwa 20 Sekunden verrinnen aus ruhender Position – nach fünf Sekunden die Gleitphase abgehakt und weitere sieben Sekunden später über den ökonomischen Punkt hinweg – liegt Vmax bei 5.000 U/min an. Der 350er V8-Benziner katapultiert den Testprobanden >>>



UNTER DECK

Sich bei einer Grandezza im Detail mit Qualitätsdefinitionen und jedem Schraubenkopf auseinandersetzen zu wollen, erscheint müßig. Hier stimmt von A – Z alles, und das seit je her. Es zählt das Große und Ganze. Erstes Wohlgefühl kommt an Bord beim Betreten von achtern über die serienmäßig mit Teak belegte Badeplattform auf. Das setzt sich fort im Cockpit und auf dem Vorschiff. Der Decksbereich gleicht einer variablen Wohnlandschaft, untergliedert in die Steuerbordseite mit dem Steuerstand, der geteilten Rudergänger-Doppelbank und einzeln verstellbaren Offshore-Sitzen. Sich daran anschließend zwei gegenüberliegende Sitzbänke mit dazwischen absenkbarem Tisch, woraus die Schlafplätze „+2“ gebaut werden können. Darunter liegt, elektrohydraulisch zu öffnen, der servicefreundliche, aufgeräumte Maschinenraum. Durch die in Fahrtrichtung zu kippende, ach-

terliche Rückenlehne, in Verbindung mit der gepolsterten, von der Badeplattform bestückbaren Backskiste, wird aus beiden eine üppige, superbreite Sonnenliege. Sämtliche, im Outdoor-Bereich verwendeten Polsterbezüge basieren auf pflegeleichten, wasserabweisenden „Silvertex™-Stoffen“, die auch zum Teil unter Deck Verwendung finden. Backbords schließlich der bequeme Durchgang ins Cockpit mit sich anschließender Pantry, gegliedert in Kocheinheit, Spüle, Kühlschrank und davor platziertem Copiloten-Sitz. Seitliche Tritte von der Badeplattform aus erleichtern den Weg auf die für diese Bootsgröße relativ breiten Gangbords. Formschön und stabil ist die gerundete Windschutzscheibe im VA-Rahmen. Der Bereich unter Deck wird verschlossen von einer nach Backbord zu verschiebenden Kunstglastür. Das großflächige, nach Backbord ausgerichtete Doppelbett kann durch Einlege-

polster vergrößert werden. Darüber hinaus ist an Steuerbord, der Wegerung angepasst, eine kleines Sofa. Die Toiletten-/Duschkombination gegenüber ist direkt am Niedergang platziert. Und schließlich hinter einem Vorhang versteckt die Unterflurkabine für zwei Personen. Gewachstes Walnuss-Dekor beim Holz-Innenausbau unterstreicht den schiffigen Charakter. Stauraum, wo nur möglich, unter und an Deck, runden das positive Erscheinungsbild ab.



Vollwertige Unterflurkabine für zwei Personen.



Familien-Cruiser und rauwassertauglicher Renner in einem, so präsentiert sich die Grandezza 27 S.



Perfekter, ergonomisch ausgerichteter Steuerstand.



Fahrstand-Doppelsitzbank mit Offshorefunktion.



Kaum zu glauben, das Raumangebot unter Deck für einen „27-Füßer“.



Abgeschlossener Toilettenraum mit Waschbecken.

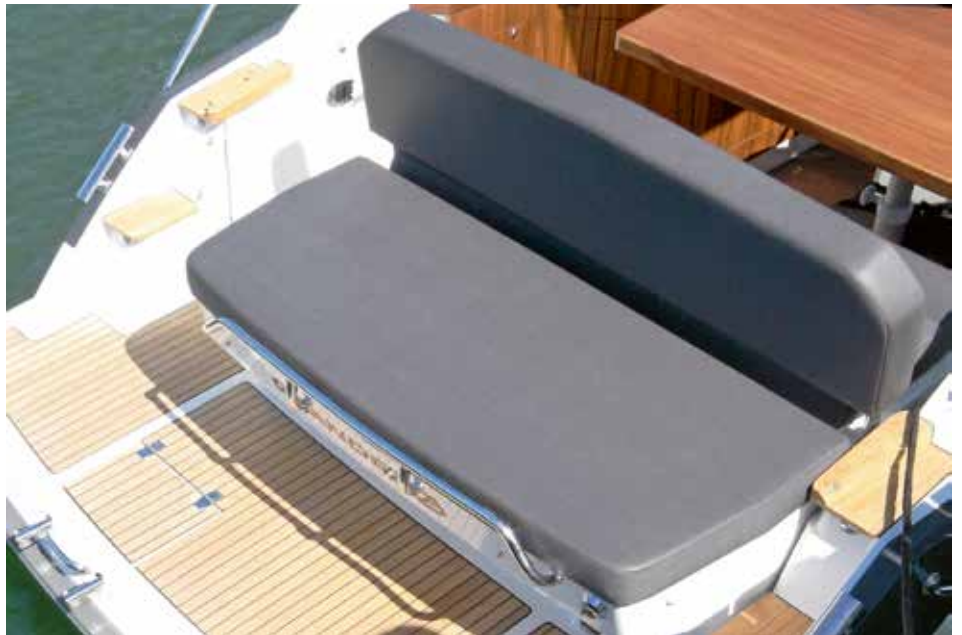
auf satte 68,4 km/h (35,3 kn). Trimmposition des Bravo III-Antriebes etwa mittig der Skala. Satt und weich nimmt das steil aufgeklümmte V des Rumpfes jede Welle, setzt wieder kraftstrotzend ein und drückt die sich aufbäumende Gischt souverän zu Seite, lässt sie weit achteraus wieder zusammenfallen. So was nennt man dann wohl „trockenen Lauf“.

In dieser Konstellation das Ruder hart gelegt, egal, ob über Steuerbord oder Backbord, die Grandezza folgt willig jeder Kursvorgabe bei mäßigem Krängungswinkel. Leichtgängig ist dabei das Hydraulikruder mit nur vier Umdrehungen von Seite zu Seite, exakt dosierbar jeder Drehzahlbereich über die elektrische Schaltung. Dabei behält der Rudergänger am ergonomisch gestalteten, mit bestens einseh- baren, blendfrei installierten Instrumenten, stets die volle Rundumsicht, auch bei komplett aufgezogener Cockpit-Persenning.

In ruhender Position wird der Antrieb dicht an den Spiegel ran getrimmt, das Ruder wiederum hart gelegt, eine Test-Tortur, die mitunter so manchem Rumpf und seinem Interieur vibrierendes Fürchten lehrt, doch das beeindruckt diese Grandezza nicht die Bohne. Zwar legt sich die „27er S“ ordentlich „auf die Backe“, jedoch ohne auch nur die geringsten Anzeichen von Stress. Kein achterliches Wegschmieren, keine Kavitation, kein Einhaken. Und schließlich werden diese formidablen Fahreigenschaften gekrönt durch Manövrierverhalten, die auch sogenannten „Unbeleckten“ den Einstieg in den motorisierten Wassersport schmackhaft machen sollten. Denn Kreisradien von einer bis eineinhalb Bootslängen bei niedrigster Drehzahl in jede Richtung, damit wird auch das Ansteuern engster Liegeplätze zum Kinderspiel. Mit Unterstützung der Bugschraube sowieso.

FAZIT

Absolut zufriedenstellend sind die Fahreigenschaften mit dem installierten MerCruiser 350 MAG. Als weiterer Benziner wird auch der Volvo Penta V8-300 gelistet. Alternativ vier Dieselvearianten, wovon aus Testperspektive auch der Volvo D4-300 infrage käme. Von den drei kleineren Varianten unter der Prämisse „Fahrspaß“ ist der Chronist nicht zu überzeugen. Resümee: Ein zeitlos schicker, sportlicher, qualitativ hochwertiger Familien-Kreuzer, der viele Perspektiven eröffnet und mit dem entsprechenden Zugfahrzeug auch noch zur Not trailerbar. ■



Back-to-back-Sitzbank vor der integrierten Badeplattform.



Servicefreundlich installiert, der bärenstarke MAG-MerCruiser 350.



Übersichtlich und gut zu erreichen im Fußraum, Kippschalter und Sicherungen.



Teakbelegtes Vorschiff mit Ankerkasten.

DATEN

Länge über alles	8,30 m
Rumpflänge	7,80 m
Länge Wasserlinie	7,10 m
Breite	2,85 m
Höhe	2,40 m
Gewicht leer	2800 kg
Tiefgang	1,00 m
Gewicht leer	2800 kg
Testgewicht	3600 kg
Kabinenhöhe	1,73 m
Kojen	4 + 2
Sitzplätze	8 - 10
Zuladung	800 kg
Personen zul. max.	8
Kabinen	2
Motorisierung	162 – 221 kW
Kraftstofftank	265 l
Motorart	Benzin, Diesel

Testmotorisierung

MerCruiser 350 MAG Seacore, 221 (300),
Antriebsart: Z-Drive, Bravo III Seacore

U/min	km/h (kn)	dB(A)	l/h
750(1)	5,8 (3,1)	54	3,4
1000	8,7 (4,7)	61	5,7
1500	12,8 (6,9)	67	8,8
2000	16,5 (8,9)	71	13,5
2500	21,8 (11,8)	73	29,0
3000	27,4 (14,8)	75	38,2
3500	41,2 (22,2)	78	47,1
4000	52,4 (28,3)	79	55,2
4500	62,1 (33,5)	81	69,2
5000	68,4 (36,9)	83	88,7

Preis ab:

135 000 Euro

Vertrieb:

Brunnert-Grimm AG Wasserfahrzeuge,
Espanstraße 9, CH-8274 Gottlieben,
www.brunnert-grimm.ch

Hersteller:

Oy Finn-Marín Ltd, Fi-67100 Kokola

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Fahrleistung
- + Preis-Leistung
- + Raumangebot



VIEL SPIELRAUM BEIM AUSBAU



Die Comfortina GmbH in Schleswig hat mit der Comfortina 46 eine neue und elegante Yacht im Programm. Blank Yacht design knüpft mit ihr an die zeitlosen Linien der von Thomas Bern gezeichneten Modelle von Comfortina an. Das Deck ist flach, gestreckt und auf Wunsch natürlich mit Teak belegt. Alle Luken sind decksbündig eingebaut, die Fallen und Strecker laufen verdeckt zum Cockpit und die hochwertigen Beschläge sind auf beste Funktionalität ausgelegt und passend zum Erscheinungsbild gewählt. Das Cockpit unterstützt sowohl Fahrtsegeln mit kleinster Crew als auch ambitioniertes Regattasegeln. Der Rumpf lässt schnelle Segeleigenschaften und ein gutes Seeverhalten erwarten. Rumpf und Deck werden im Epoxy-Vakuumverfahren gefertigt. Hierdurch ist eine hohe Festigkeit und Steifheit erzielbar. Nach Fahrtgebiet hat man die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Festkielen und Hubkielvarianten zu wählen. Auch die Inneneinrichtung wird in verschiedenen Ausführungen und Aufteilungen angeboten. Der Standardausbau erfolgt in Teak in Kombination mit weiß lackierten Flächen.

www.comfortina.de

Technische Daten:

Lüa: 14,10 m | **LWL:** 12,73 m | **Breite:** 4,15 m | **Tiefgang:** 2,60 m – 1,35 m | **Großsegel:** 63,6 qm

Fock: 51,6 qm

HANDWASCH-GEL MIT OPTIMIERTER REZEPTUR



Das ROTWEISS Handwasch-Gel reinigt hautschonend stark verschmutzte Hände. Das Handwasch-Gel ist silikon-, lösemittel- und seifenfrei. Es enthält hautschonende Spezialreibe Körper und hochwertige Rückfetter. Es ist dermatologisch getestet. Der pH-Wert liegt bei 5,5. 2-3 ml Handwaschpaste werden ohne Wasser in den Händen verrieben und dann mit wenig Wasser weiter waschen und zum Abschluss mit reichlich Wasser gründlich abgespülen. Erhältlich in einer 250 ml Spenderflasche zum empfohlenen Verkaufspreis von 3,75 Euro.

www.rotweiss24.de

KOMPAKTE LITHIUM-IONEN-AKKUS

Mastervolt hat mit der MLS-Serie vier neue Lithium-Ionen-Akkus von 80 Wh (6 Ah) bis zu 390 Wh (30 Ah) im Programm. Lithium-Ionen-Batterien zeichnen sich gegenüber Bleisäurebatterien durch Vorteile wie z.B. eine schnelle Wiederaufladung in nur einer Stunde sowie 2000 Tiefentladezyklen (Entladung bis zu 80 Prozent) aus, also dreimal mehr als bei Bleisäurebatterien. Ein integriertes Batterie-Management-System, einschließlich Sicherheitsabschaltung, schützt die Batterie vor Tiefentladungen, Überladungen sowie Überhitzung. Dank ihrer Kompaktheit sowie ihres geringen Gewichts und der Tatsache, dass sie in mehrere Richtungen montiert werden können, sind sie ideal für tragbare Anwendungen. Die Modelle wurden gemäß der Spezifikation UN38.3 (sicherer Transport in der Luft, per Schiff oder über Land) zertifiziert. Es gibt zudem eine 2-jährige Garantie. Die Preise reichen von ca. 135 Euro bis zu 489 Euro, ohne MwSt.

www.mastervolt.com