

Gummi-Drillinge



Innerhalb der Silver Line-Serie von Grand gibt es drei Versionen. Cruiser, De Luxe und Sun Runner.

Von **Michael Häßler**

Alle drei Modelle zeichnen sich durch die selben starren Rumpfe aus, sind aber unterschiedlich ausgestattet.

Bei den Modellen Cruiser und De Luxe steht die Steuerkonsole in der vorderen Hälfte des Bootes. Davor gibt es eine kleine Ducht mit Stauraum und dahinter eine Sitzbank, in der auch die Batterie und sonstige Instal-

lationen untergebracht sind.

Die von uns gefahrene neue Grand S550 R zeichnet sich durch eine große Liegefläche im Bug aus. Dafür wurde die Steuerkonsole nach achtern versetzt und der Schiffsführer nimmt auf der Heckbank Platz. Zusätzliche Sitze hinter der Konsole (S550 L) oder der „Standing-Bar“ (S550 C) entfallen so-

mit. Dafür ist die achtere Sitzbank geteilt und die Polsterung kann nach oben gestellt werden, um im Stehen zu steuern.

Alle drei Modelle zeichnen sich durch praxismgerechte Ausstattung aus. So ist am Bug ein GfK-Tritt angebracht, der eine versenkbare Klampe und die Ankerrolle enthält. Weitere versenkbare

Grand S550 R

Maße:

Lüa 5,50 m, Breite 2,50 m
Gewicht ca. 500 kg
Motorisierung max. 120 PS

Preis

ab 15376 Euro ohne Motor

Klappen befinden sich im Achterschiffbereich. Ein Auge für die Trailerwinde ist am Steven angebracht. Zusätzlich sind vier Heißaugen montiert, so dass die Handhabung mit einem Kran unproblematisch ist und auf Gurtschlaufen und Kreuz verzichtet werden kann, wenn das Boot nicht gleich geslippt werden kann. Der

Gerätebügel mit den nach vorne reichenden Handläufen ist ebenfalls Standard, wie auch die drei Griffschlaufen im achteren Bereich der Schläuche. Ein 90 Liter fassender Kraftstofftank ist im Rumpf eingebaut und das Cockpit ist selbstlenzend.

Die PVC-Schläuche sind mit einer umlaufenden

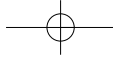
Gummi-Scheuerleiste versehen.

Optional gibt es einen Bugkorb aus Edelstahlrohr. Auch die Badeplattform mit Heckleiter muss extra bestellt werden. Ein wichtiges Teil, das man sich schon aus Sicherheitsgründen unbedingt gönnen sollte. Die Überdruckventile aus der Zubehörliste sind insbesondere

dann sinnvoll, wenn das Boot auf dem Land in der prallen Sonne steht, und das optionale Bimini-Verdeck ist sicher auch nicht verkehrt.

Viel Wind und Welle

Als wir die Grand S550 R vor Friedrichshafen gefahren sind, herrschten nicht gerade ideale Bedingungen für eine Probefahrt mit einem



1



2



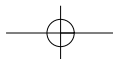
3



4



5





6

1. Die Ausstattung des Schlauchbootes ist auf das Wesentliche reduziert. Was vorhanden ist, ist hochwertig gefertigt. Was nicht vorhanden ist, braucht man auch nicht.
2. Der Bugbeschlag ist aus GfK und enthält Ankerrolle, versenkbare Klampe und Klüsen.
3. Das Cockpit ist einfach aber zweckmäßig ausgestattet. Was uns nicht so gut gefallen hat, ist der vertikale Verstellweg der Schaltung.
4. Der Fahrersitz kann aufgestellt werden, was gerade bei Welle angenehm ist.
5. Heißsaugen erleichtern das Kransen des Bootes. Auf Gurte und Kreuz kann verzichtet werden.
6. Plattform und Heckleiter sind optional erhältlich.

leichten Schlauchboot. Der Wind blies mit fünf bis sechs Beaufort und hatte eine ganz unangenehme, steile Welle aufgebaut. Die Wellenlänge entsprach etwa der Bootslänge. Also denkbar ungünstige Verhältnisse für ein fünfeinhalb Meter langes, leichtes Schlauchboot, bei denen wohl niemand freiwillig rausfahren würde. Aber hier zeigt sich klar, wo die Grenzen liegen. Bei „Ententeich-Bedingungen“ den Hebel auf den Tisch zu legen und „die Kiste fliegen zu lassen“ ist kein Problem. Bei keinem Motorboot.

Deshalb muss dieser Fahrbericht vor dem Hintergrund gesehen werden, dass bei solchen Verhältnissen jedes vergleichbare Schlauchboot an seine Grenzen stößt. Dazu kommt, dass das Vorführboot praktisch leer war. Ein schweres Ankergeschirr oder ein voller Wassertank in der Vorpiek sollten die Fahreigenschaften schon entscheidend verbessern.

Die Frage, ob Grand nun gute, sehr gute oder nur mittelmäßige Schlauchboote baut, kann dieser Bericht nicht beantworten. Das wäre nicht fair. Natürlich ist die S550 R kein ausgesprochenes Schwerwetterboot. Das soll und kann sie auch gar nicht sein. Wer unter solchen Bedingungen den Hebel auf den Tisch legen will, braucht ein Motorboot mit viel Gewicht und eine tiefe Spantform mit scharfem Unterwasserschiff. Dies wiederum wäre bei flachem Wasser nicht ideal, weshalb der Konstrukteur einen brauchbaren Kompromiss zwischen Schwerwettertauglichkeit und ökonomischen Fahreigenschaften bei leichtem Wetter finden muss. Die eierlegende Wollmilchsau ist auch im Motorbootbereich noch nicht geschaffen.

Bei solchen Bedingungen muss man mit einem leichten Schlauchboot etwas früher das Gas wegnehmen als mit einem schweren Halbgleiter und die Fahrweise dem Wetter anpassen. Immerhin waren aber noch knapp über 20 Knoten drin. Schneller ist am See ohnehin nicht erlaubt.

Läge der Gewichtsschwerpunkt, wie bei den beiden anderen Modellen, etwas weiter vorne, wäre das Schlauchboot möglicherweise etwas besser mit den rauen Bedingungen zurecht gekommen.

Satte Leistung

Auch war der 90 PS starke und rund 170 Kilogramm schwere Motor, der das Boot bei flachem Wasser auf etwa 75 Stundenkilometer beschleunigen soll, vielleicht etwas zu viel des Guten. Berücksichtigt man, dass am Bodensee nicht schneller als 40 Stundenkilometer gefahren werden darf, wäre etwas weniger Gewicht am Heck womöglich besser für die Fahreigenschaften. Eine Maschine mit 50 bis 60 PS sollte ausreichend sein, um das Boot auch mit mehreren Personen auf die erlaubten 40 Stundenkilometer zu beschleunigen. Dann liefe der Motor wirtschaftlich in der Nähe seiner Nennleistung, wäre knapp 70 Kilogramm leichter und müsste etwa nur halb so viel Hubraum mit Sprit bedienen. Auch bei Hafenmanövern dürften 50 statt 90 PS am Heck etwas mehr Feingefühl bieten. So „kickt“ die große Maschine das Boot beim Einkuppeln praktisch aus dem Stand heraus auf zwei Knoten.

Die Fahreigenschaften bei glattem Wasser oder längeren Wellen können von uns nicht beurteilt werden. Aus der Erfahrung mit ähnlichen Booten schließen wir aber, dass dabei keine Probleme auftreten sollten. Die Grand gleitet bereits bei zehn Knoten, was ein sehr guter Wert ist.

Die Anordnung des Schalthebels sollte die Werft ändern. Dieser wird senkrecht bewegt. Wenn der Rudergänger in der Welle „Aufzug fährt“, ist es schwierig bis unmöglich, die Drehzahl des Motors mit einer vertikalen Handbewegung feinfühlig zu steuern, zumal dann der Ellbogen stark angewinkelt ist. Wesentlich ergonomischer wäre es, die Schaltung mit dem ausgestreckten Arm waagrecht zu bedienen.

Fazit

Die Grand Silver Line Cruisers sind praktikable Schlauchboote mit festem GfK-Boden. Die drei Ausführungen unterscheiden sich bei der Ausrüstung und der Anordnung der Steuerkonsole. Die hier vorgestellte „Sun Runner“ verfügt über eine große Liegefläche im Bugbereich, weshalb die Steuerkonsole nach hinten ausweichen musste. Das schafft Platz in der Pflicht, scheint aber etwas auf Kosten der optimalen Gewichtsverteilung zu gehen. Wer viel Wert auf die Fahreigenschaften legt, sollte die drei Versionen direkt miteinander vergleichen.

Das Boot kostet in der Grundausstattung 15 376 Euro ab Lager Ludwigshafen. Dazu kommt der Motor, der im Fall des 50 PS Honda mit 7690 Euro zu Buche schlägt und bei 90 PS 10 990 Euro kostet. Für Steuerung und Montage sollte man etwa 2000 Euro veranschlagen.

Dazu kommt ein gebremster Trailer, der etwa zwischen 2000 und 2500 Euro kostet, ein paar sinnvolle Sonder-Ausstattungen, die sich schnell auf 1000 Euro läppern und eine Persenning, die ebenfalls 1000 Euro kostet.

Je nach Motorisierung und Zubehör sollte man mit etwa 30 000 Euro rechnen, bis das Boot urlaubsklar vor der Haustür steht.

Zahlen

5,50 m	Länge über alles
2,50 m	Breite
500 kg	Gewicht ohne Motor
90 l	Tank
Motor	Außenborder, max. 120 PS
15 376 €	Basispreis ohne Motor

Vertrieb: **Nautikpro GmbH, Am Sandzug 6, D-67122 Altrip, Telefon +49 (0) 62 63 / 39 95 51, www.nautikpro.de**

Stärken und Schwächen	
+	Konzept
+	Detaillösungen
-	Anordnung der Einhebelschaltung