

SPORTLICH VON HAUS AUS

*Cantiere del Pardo besinnt sich seiner Wurzeln und baut wieder ein ausgewiesenes Regattaboot. Die **GRAND SOLEIL 34** lässt sich aber auch zum Touren mit der Familie gut gebrauchen. Ein gelungener Kompromiss*

Stimmt einmal mehr: Was gut und schnell aussieht, segelt auch so. Die Grand Soleil 34 im Test





Wichtig. Das breite Heck fällt ins Auge. Das Boot ist achtern fast so breit wie an der Schiffsmitte

Der Erfolg wird wohl nur schwer zu toppen sein: Fast 300 Schiffe vom Typ Grand Soleil 34 hat Cantiere del Pardo in den siebziger und achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts gebaut und verkauft. Die legendäre Finot-Konstruktion galt zu ihrer Zeit als Inbegriff des modernen Cruiser/Racers und als Dauer-Abräumer auf den Regattabahnen. Als erstes Serienprodukt aus der Werft in Forlì an der italienischen Adriaküste ist die Grand Soleil 34 zum absoluten Bestseller in der Geschichte der Marke geworden.

Heute besinnt sich Cantiere del Pardo der erfolgreichen Anfänge im Sportsegeln und baut jetzt eine moderne Version der Grand Soleil 34. Das neue Schiff unter gleichem Namen soll den Spirit ihrer über 40-jährigen Vorgängerin übernehmen. Heißt in erster Linie: klare Positionierung als starker Wettbewerber im Regattasport. Aber auch: Familientauglichkeit und Wohnkomfort für sportliches Tourensegeln. Ein bekannt schwieriger Kompromiss, der heute vielerlei Boote in der Gattung der Performance-Cruiser bündelt. Die Konkurrenz ist groß und

vielseitig, speziell im attraktiven Segment um zehn Meter Rumpflänge, in welchem auch der Aufwand und die Kosten noch überschaubar bleiben.

EIN SCHIFF IN PAKETEN

Auch wenn die Italiener von Cantiere del Pardo den Vergleich aus nachvollziehbaren Gründen nicht besonders mögen: Die neue Grand Soleil 34 ist konzeptionell und optisch ziemlich nahe dran an der Italia 9.98 Fuoriserie (Test in YACHT 25-26/2017). Das aktuelle Regattaboot des wichtigen Wettbewerbers Italia Yachts hat bereits zweimal den

ORCi-Weltmeistertitel geholt. Allerdings: Die Italia 9.98 ist stärker und kompromissloser auf das Regattathema sowie auf eine optimierte Vermessung nach ORCi-Handicap abgestimmt. Die Ausrichtung der Grand Soleil 34 dagegen präsentiert sich vielseitiger und wandelbarer.

Und die Vorgehensweise ist bei Cantiere del Pardo eine andere. Ausgehend von einer einfachen Basisausstattung mit Alu-Mast, aber ohne Segel hat die Werft eine Anzahl von überschaubaren Paketen geschnürt, um das Boot auf den jeweiligen Einsatzbereich abzustimmen und für Regattasegler auf das passende Handicap zu optimieren. Das IRC-Paket übernimmt den Flossenkiel des Standardbootes und wertet es weiter auf, mit besseren und hochwertigeren Decksbeschlägen, Fallen und Schoten aus Dyneema, umfangreicheren Trimmeinrichtungen sowie einem fest angebauten Carbon-Bugsprit für Genaker oder Code Zero. Und in der IRC-Version erhält die Neue ein Rigg aus Kohlefaser mit Rod-Wanten. Die Höhe des Mastes und die Segelflächen bleiben im Vergleich zur Standard-Ausführung jedoch unverändert.

Für das vor allem an der Ostsee verbreitete und damit für deutsche Segler interes-

DAS BOOT IST ZUR WAHL ALS EUROPAS YACHT DES JAHRES NOMINIERT

VIEL PLATZ ZUM ARBEITEN

sante ORCi-Handicap bekommt die Grand Soleil 34 dasselbe, wertige Upgrade bezüglich der Beschläge und der Ausstattung an Deck, wird aber mit einem T-Kiel und nur mit dem Standard-Aluminium-Mast ausgerüstet. Auch fällt der Rüssel am Bug weg. Das ORCi-Boot wird auf der Bahn mit einem symmetrischen Spinnaker gesegelt.

TEST MIT EINSCHRÄNKUNGEN

Für den YACHT-Test hat Cantiere del Pardo die Baunummer 2 zur Verfügung gestellt, ein Boot in der IRC-optimierten Version. Gern würde man es mit einem Schiff dieser Ausrichtung bei viel Wind so richtig krachen lassen. Allerdings blieb den Testern dieses Vergnügen versagt – die Thermik vor dem ligurischen Lavagna vermochte nur eine laue Seebrise mit zwischen 6 und maximal 8 Knoten Stärke aufzubauen. Der schwache Wind aber reicht aus, um die leichte Grand Soleil 34 hart am Wind auf 5,1 Knoten Geschwindigkeit zu beschleunigen, ermittelt über Grund. Der Wendewinkel bleibt mit 85 Grad im Rahmen der Erwartungen.

Einige unvollendete Details haben allerdings dazu geführt, dass das volle Leistungspotenzial des Testschiffs nicht abgerufen werden konnte. Der Schnitt der kurz überlappenden Genua passte nicht zur Position der 3D-Holepunkte, der Schotzug ließ sich nicht im gewünschten Winkel einstellen. Zudem war die Pinnesteuerung wegen des fest installierten Autopiloten nur sehr schwer zu bedienen. Eine Entkoppelung war auf die Schnelle nicht möglich.

Davon abgesehen, beweist die Grand Soleil 34 sehr lebhaftes Segeleigenschaften. Das Boot beschleunigt schnell und verliert in der Wende kaum Speed. Dazu ist das Layout an Deck fehlerfrei angelegt. Der Steuermann und die Mannschaft können aus ihren Positionen alle für sie wichtigen Funktionen und Leinen greifen und gut bedienen. Hier zeigt sich auch die große Erfahrung von Cantiere del Pardo im Bereich der Planung von sportlichen Regattaboote.

EIN ODER ZWEI RUDER?

Auffällig ist das spezielle Layout im Cockpit. Die Duchten sind nur sehr kurz, dafür öffnet sich die Plicht im hinteren Bereich über fast die gesamte Schiffsbreite. Wegen der sehr weit vorn eingebauten Pinne sitzt auch der Steuermann am besten auf den Duchten oder bei Wind und Krängung außerhalb →



*Die Pinne steuert ein oder zwei Ruderblätter an – je nach Wunsch und Vermessung. Alternativ kann man die Italienerin auch mit **ZWEI STEUERRÄDERN** bekommen*



EINDRÜCKLICH

5 Knoten Wind, 4,3 Knoten Speed hart am Wind. Im Test bei schwacher Brise kann die Grand Soleil überzeugen



EFFIZIENT

Mit den 3D-Holepunkten lässt sich der Schotzug auf die Genua in alle Richtungen verstellen – eine Option



LEER

Zum Tourensegeln kann der Ankerkasten nützlich sein. Regattasegler stauen das Grundeisen lieber achtern



GREIFBAR

Die Anordnung der Beschläge und die Leinenführung bestätigen die klare Ausrichtung als Regattaboot



KOMPAKT

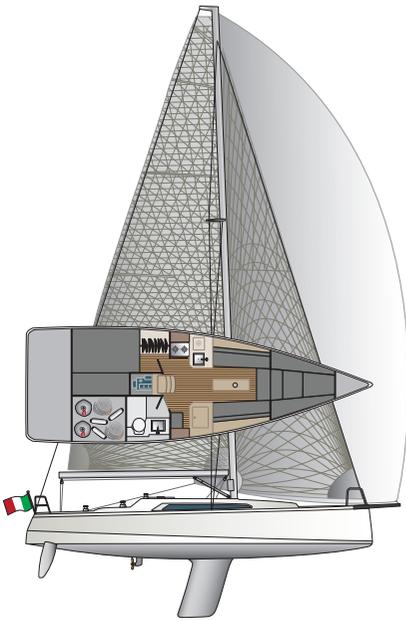
Der Großschoter bedient die Winsch direkt vor sich und kann zugleich auch die Leistungsdaten lesen



STARK

Bei Wind ist das Achterstag ein wichtiges Trimminstrument. Die Mehrfach-Kaskade sorgt für kräftigen Zug

GRAND SOLEIL 34



Die IRC-Version kommt mit Flossenkiel und Bugspriet. Das ORCi-Boot erhält einen T-Kiel und nur ein Ruderblatt

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

42 Grad	5,1 kn
60 Grad	5,4 kn
90 Grad*	6,2 kn
120 Grad*	4,7 kn
150 Grad*	3,5 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 6 kn (2 Bft.).

Glatte Wasser

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,8	Performance-Cruiser 5,0
------------------------	-------------------------

Vermessungstechnisch fallen Masthöhe und Segelflächen eher gemäßigt aus

KOJENMASSE

Vorschiff	1,99 x 1,53/0,50 m
Salon (Option)	1,83 x 0,58/0,43 m
Achtern	2,05/1,83 x 1,85 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Skyronlab Design*
 CE-Entwurfskategorie *A*
 Rumpflänge *10,70 m*
 Breite *3,60 m*
 Tiefgang *2,18 m*
 Gewicht *4,9 t*
 Ballast/-anteil *2,2 t/45 %*
 Großsegel *38,0 m²*
 Rollgenau (105 %) *30,0 m²*
 Maschine (Volvo) *14 kW/19 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf: GFK-Sandwich mit Schaumkern, gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren. Deck: GFK, Sandwich in Handauflage. Vinylesterharze

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft *165 410 €*
 Preis segelfertig² *187 850 €*
 Garantie/gegen Osmose *2/2 Jahre*

WERFT Cantiere del Pardo, 47122 Forlì/Italien; www.grandsoleil.net

VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Das attraktive und leistungsstarke Performance-Boot kann auf die Vermessung nach IRC oder ORCi abgestimmt werden. Tourensegeln ist aber ebenfalls möglich. Im Vergleich kostspielige Ausstattungspakete

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Vielseitige Einsatzmöglichkeiten
- + Robuste, steife Bauausführung
- Gehobener Preis

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Gute, lebhafte Reaktionen
- + Perfekt organisierte Decksausstattung

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Großzügig angelegte Achterkabine
- Kleine Stauräume und Kästen fehlen
- Keine Separierung des Vorschiffs

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Wahlweise ein oder zwei Ruderblätter
- + Sehr hochwertige Grundausrüstung
- Eingeschränkte Lüftung unter Deck

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

des Stills. Der Großschoter arbeitet hinter dem Rudergänger und bedient dort die Winchen des German-Copper-Systems direkt vor sich und findet auch die Schoten für den wichtigen Traveller sowie für das Achterstag in direkter Erreichbarkeit. Allerdings fehlen auf dem Cockpitboden Fuhrasten – bei etwas Krängung sucht die Mannschaft vergeblich nach Halt.

Als Alternative zur Pinne kann man die 34 auch mit zwei Steuerrädern bekommen, in allen Varianten. In diesem Fall wird der Traveller vor den Steuersäulen eingebaut.

Als Besonderheit ist das Schiff wahlweise mit einem (Standard) oder mit zwei Ruderblättern zu bestellen. Eine derartige Varianz bieten in dieser Bootsklasse nicht viele Hersteller. Hintergrund ist, dass das IRC-Boot

auch auf längeren Strecken offshore zum Einsatz kommen kann. Konkret will die Werft den Typen auch als möglichen Wettbewerber für die zunehmend populäre transatlantische Ein- und Zweihandregatta Transquadra positionieren. Auf langen Schlägen haben doppelte Ruderblätter Vorteile, weil das Boot damit kontrollierter segelt und vor allem bei viel Krängung weniger

FEINE TECHNIK, HOHE QUALITÄT



ABGESTIMMT

Die doppelten Ruder werden per Schubstangen angesteuert. Das Trimmen der Winkel ist einfach



NACHFÜLLBAR

Die IRC-Kiele sind im oberen Bereich hohl. Zur Vermessung lässt sich Bleigranulat nachfüllen



ZUGÄNLICH

Wahlweise kann ein 20- oder 30-PS-Motor eingebaut werden. Die Maschine ist gut erreichbar



KOMPROMISSLOS

Bei der Decksausstattung wird nicht gespart. Angebaut werden nur die besten Beschläge

DIVA 34 SC

Konstrukteur	Bernt Lindquist
Lüa (Rumpflänge)	10,33 m
Breite	3,48 m
Tiefgang	1,94 m
Gewicht	4,9 t
Segelfläche am Wind	68,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,9
Grundpreis ab Werft	146 580 €
Preis segelfertig ²	162 585 €
YACHT-Test	folgt

Brandneuer Performance-Cruiser von Fabola Yachts aus Schweden. Erhältlich mit Pinne oder mit zwei Steuerständen



ELAN S4

Konstrukteur	Rob Humphreys
Lüa (Rumpflänge)	10,60 m
Breite	3,50 m
Tiefgang/alternativ	2,15/2,35 m
Gewicht	5,0 t
Segelfläche am Wind	65,6 m ²
Segeltragezahl ¹	4,8
Grundpreis ab Werft	157 070 €
Preis segelfertig ²	166 400 €
YACHT-Test (als Elan 350)	14/2010

Die S4 ist die sportlichere und etwas leichtere Ausführung der E4 von Elan Yachts. Wahlweise mit Pinne oder Radsteuerung



ITALIA 9.98

Konstrukteur	Matteo Polli
Lüa (Rumpflänge)	9,98 m
Breite	3,54 m
Tiefgang	1,90 m
Gewicht	4,5 t
Segelfläche am Wind	70,0 m ²
Segeltragezahl ¹	5,1
Grundpreis ab Werft	153 510 €
Preis segelfertig ²	171 225 €
YACHT-Test	25-26/2015

Etwas kürzer als die Grand Soleil 34, aber konzeptionell vergleichbar. Die Italia 9.98 wurde schon zweimal ORCi-Weltmeisterin



RM 1070

Konstrukteur	Marc Lombard
Lüa (Rumpflänge)	10,69 m
Breite	4,00 m
Tiefg./altern.	1,72/1,15-2,92 m
Gewicht	4,9 t
Segelfläche am Wind	75,2 m ²
Segeltragezahl ¹	5,0
Grundpreis ab Werft	184 950 €
Preis segelfertig ²	192 415 €
YACHT-Test	19/2015

Leistungsstarkes und sehr vielseitiges Konzept aus Frankreich. Rumpf aus Sperrholz. Drei mögliche Tiefgangsvarianten



DER SPORT STEHT KLAR IM VORDERGRUND. TOUREN IST ZWEITRANGIG

Druck auf die Steuerung kommt. Das wiederum kann den Autopiloten entlasten und damit den Stromverbrauch reduzieren.

Im ORCi-Handicap wird dagegen oft auf kürzeren Up-and-Down-Kursen gesegelt. Dafür ist das Einzelruder die bessere Wahl, weil die benetzte Oberfläche bei nur einer Steuerflosse kleiner ist und natürlich weniger Widerstand produziert als zwei Anhänge. Aus vermessungstechnischer Sicht hat die Entscheidung zwischen einem oder zwei Ruderblättern kaum nennenswerte Auswirkungen auf die Ratings nach ORCi oder IRC. Übrigens: Gemäß IRC-Messbrief wird die Grand Soleil 34 mit einem TCC-Rating von 1,037 eingestuft. Damit müsste das Boot theoretisch etwas schneller sein als die Italia 9.98 (TCC 1,025), die im direkten Vergleich aber auch gut 70 Zentimeter kürzer ist.

Das Rating für die Grand Soleil 34 in der ORCi-Ausführung wurde bislang noch nicht festgelegt, mangels Testboot. Alle vier bisher gebauten Einheiten haben die Werft als IRC-Schiffe verlassen. Die Konstrukteure gehen von einem GPH-Wert von zwischen 615 und 620 aus.

Optisch beeindruckend ist das breite Hinterteil der Grand Soleil 34, welches mit den ausgeprägten Chines noch markanter wirkt: Die Ausladung am Heck misst stattliche 3,40 Meter bei einer maximalen Breite von 3,60 Metern. Der Grundriss der Italienerin von der Schiffsmittle nach achtern ist also beinahe rechteckig. Die recht radikale Konstruktion kommt von Skyronlab Design, einer Gruppe von jungen Schiffsarchitekten aus Italien. Überwacht wurde deren Arbeit von Marco Lostuzzi, dem Hauskonstrukteur bei Cantieri del Pardo. Er hat dem Boot zudem das optische Styling verpasst.

Der Rumpf der Grand Soleil 34 wird als Sandwichkonstruktion mit Vinylesterharzen

und im Vakuum-Infusionsverfahren gebaut. Das Deck entsteht in Handauflage. Die gesamte Bodengruppe wird zusammen mit den ebenfalls strukturell tragenden Teilen der Einbauten als ein großes zusammenhängendes Formteil gefertigt, später in den Rumpf eingeklebt und zusätzlich anlamiert. Auch die Schotten sind aus leichten Komposit-Materialien hergestellt. Diese aufwändige Integral-Bauweise sorgt für eine hohe Aussteifung des Kaskos insbesondere in den strapazierten Bereichen von Kiel, Maststütze und Wanten.

EINFACH, ABER FUNKTIONAL

Die festen, homogenen Strukturen erlauben dagegen kaum Änderungen beim Layout des Innenausbau. Die Grand Soleil 34 ist nur in einer Ausbauvariante erhältlich, mit einer Doppelkabine im Achterschiff, Nasszelle, Salon und offenem Vorschiff. Dazu kommen eine zweckmäßige Pantry mit Spüle, Kühlfach und Zweiflammen-Herd sowie eine gut nutzbare Navigation in Fahrtrichtung, wichtig für Regattaschiffe, die auch auf langen Strecken Verwendung finden. →

VIEL KUNSTSTOFF, VIEL WEISS

Im Vorschiff und achtern können jeweils zwei Personen mit ausreichend viel Platz schlafen. Die Sofas im Salon sind als Kojen zwar recht kurz (1,83 Meter), aber zur Not ebenfalls als zusätzliche Liegen brauchbar. Das Interieur ist ordentlich gebaut, auch wenn hier die Funktionalität der Optik augenfällig klar vorgezogen wurde. Die wenigen Holzanteile sind und bleiben aus heller Eiche, Wahlmöglichkeiten gibt es nicht. Die Art und Weise des Innenausbau deckt sich mit der primären Ausrichtung der Grand Soleil 34 als Regattaboot. Ungemütlich ist es innen trotzdem nicht.

Große Stauräume stehen unterhalb der Kojen im Vorschiff und im Salon zur Verfügung. Dagegen fehlen kleinere Ablagen und Kästen, zum Beispiel für Bekleidung – auf einem sportlichen Boot wie der Grand Soleil 34 lebt man eben aus der Tasche. Die Segel lagern in der sehr großen Backskiste, die beim Testschiff nur durch die Nasszelle erreichbar ist. Für die nachfolgende Serie will Cantiere del Pardo diesen Raum auch vom Cockpit aus zugänglich machen.

KOSTSPIELIGE PAKETE

In der Basisausstattung kostet die kleine Grand Soleil 165 410 Euro – im Vergleich zur möglichen Konkurrenz (s. Seite 85) ein ähnlicher Preis. Wer allerdings das Schiff in einer der leistungsorientierten Ausführungen möchte, zahlt kräftig drauf. Für das IRC-Paket mit Kohlefasermast muss man 51 000 Euro zusätzlich berappen, für die ORCi-Version mit T-Kiel werden weiterhin knapp 40 000 Euro fällig.

Damit summieren sich die Kosten für das bestens ausgestattete und wettbewerbs-taugliche Regattaboot – und dafür ist die Grand Soleil 34 ja im Wesentlichen vorgesehen – schnell mal auf über 200 000 Euro, der Preis für die frei wählbaren Segel noch nicht mitgerechnet.

Ob das Schiff an die großen Erfolge seiner legendären Vorgängerin anknüpfen kann, wird sich zeigen. Die Werft ist zuversichtlich: Die Produktion in Forlì ist ausgelastet, die ersten Baunummern werden jetzt ihr Potenzial auf den Regattabahnen beweisen müssen. Stellen sich die erhofften Erfolge ein, kann das Projekt zum Selbstläufer werden. Regattasegler wollen bekanntlich das beste Boot, nicht den besten Preis.

MICHAEL GOOD



Der Innenausbau ist der Ausrichtung entsprechend NÜCHTERN und zweckmäßig sowie hell und mit wenig Holz versehen. Das Vorschiff bleibt offen



AUFNAHMEFÄHIG

Große Stauräume finden sich unter den Kojen. Zum Touren fehlen aber kleinere Ablagen oder Kästen



AUSREICHEND

Die Pantry kann, was sie soll. Mehr braucht es für ein Schiff dieser sportlichen Ausrichtung nicht



EIGEN

Das Hauptschott aus Komposit ist sechseckig ausgeschnitten. Das prägt die Optik unter Deck



VERBUNDEN

Die große Backskiste ist beim Testschiff nur durch die Nasszelle erreichbar. Das soll sich ändern



NÖTIG

Auf einem hochseetauglichen Regattaboot ist auch eine richtige Navigation unerlässlich



WOHLICH

In die Achterkabine können sich zwei Personen komfortabel zurückziehen. Die Koje ist groß genug