



Stilvollendeter Segelgenuss

Grand Soleil 42 LC

Das bislang kleinste Modell der Long-Cruise-Reihe von Cantiere del Pardo bietet an und unter Deck viel Raum zum Entspannen und ein Volumen, das sich durchaus auch mit größeren Yachten messen kann. In den Segelleistungen offenbart sich bei der Grand Soleil 42 LC gerade mit Blick auf die Leichtwindeigenschaften ebenso die enge Verwandtschaft zu den erfolgreichen Performance-Modellen der Werft. Ein Testbericht von Sven M. Rutter.

Man muss kein Prophet sein, um vorauszuahnen, dass sich am Attribut „Long Cruise“, für welches das Kürzel „LC“ in der Typenbezeichnung steht, die Geister scheiden werden. Schließlich ist die Edelbootsschmiede Cantiere

del Pardo eher für flotte Sportgeräte in stilvollendetem italienischem Design bekannt als für typische Vertreter der Blauwasserfraktion. Wobei die 42er nicht der erste Spross der jungen LC-Linie ist, sondern mittlerweile das dritte Modell dieser

Reihe, welches als kleine Schwester der Grand Soleil 46 LC und der Grand Soleil 52 LC sozusagen die Einstiegsmarke repräsentiert. Und was sind nicht auch schon für eindrucksvolle Langfahrten in Booten unternommen worden, die



Foto: Christian Kappes

heute für viele Segler nicht einmal mehr für einen Wochenendausflug infrage kommen würden – und gegenüber denen die Grand Soleil 42 LC wie ein segelndes Luxuskreuzfahrtschiff anmutet. Mit den vor allem auf Sicherheit in allen Lagen ausgerichteten Langfahrtschiffen der „Eisklasse“, die keine Breiten und Extreme scheuen, hat sie allerdings ebenfalls wenig gemein. Vielleicht ließe sie sich eher als luxuriöse Interpretation moderner Langfahrt-Rennyachten ansehen – obgleich sie gegenüber diesen gleichsam in der Handhabung und im Segelverhalten ein sehr hohes Komfortniveau verspricht. Es kommt eben – wie so häufig – ganz darauf an, wie man Langfahrt

und ebenso Sportlichkeit für sich persönlich definiert. Diese Grand Soleil will offensichtlich auch kein Boot sein, das populäre Klischees erfüllt und in entsprechende Schubladen passt – sie setzt auf jene, die für den Reiz des Besonderen empfänglich sind. Und ihnen hat sie neben ihrer exklusiven Erscheinung auch mit Blick auf Leistung und Ausstattung einiges zu bieten.

Imposante Erscheinung

Schon auf den ersten Blick wird deutlich, dass die von Konstrukteur Marco Lostuzzi in Kooperation mit Nauta Design entworfene Yacht in erster Linie einen hohen Komfort und ein unkompliziertes Segelver-

gnügen bieten möchte. Ein schieres Deck ohne sichtbare Leinen, breite Lauf- und ebene Standflächen ohne Stolperfallen, eine ins Vordeck integrierte „Liegewiese“ und ein gewaltiges Cockpit mit Duchten, deren Ausgestaltung ebenfalls eher an Sonnenliegen denn an konventionelle Sitzbänke erinnert, offerieren viel Platz zum Entspannen. Sämtliche Leinen sind verdeckt bis zum Arbeitsplatz des Steuermanns geführt, der somit die komplette Kontrolle über das Schiff erhält – das Deckslayout wurde konsequent aufs Segeln mit kleiner Crew ausgelegt. Die standardmäßige Selbstwendefock lässt den Steuermann in Segelmanövern dennoch nicht ins Schwitzen geraten. Der „Targa-Bügel“ aus Karbon hält den vorderen Cockpitbereich selbst von der Großschot frei.

Auffallend ist der breite Rumpf, der eine hohe Stabilität in Aussicht stellt. Während man breite und in Richtung Heck kaum mehr einschnürende Achterschiffspartien bei modernen Entwürfen mittlerweile allenthalben begegnet, wartet die Grand Soleil 42 LC auch mit einer bemerkenswert fülligen Bugpartie auf, die unter anderem dem Volumen der Eignerkabine im Vorschiff zugute kommt. Der in die Decksform integrierte Kohlefaserbugspriet sorgt dennoch für eine schnittige Erscheinung. Spätestens bei einem Blick in den großen Kettenkasten mit integriertem Elektropill (Standard) und der dahinter angrenzenden geräumigen Segellast wird deutlich, wie füllig der Bugbereich tatsächlich ausfällt. Hinzu kommen die steilen Steven, die ihren Teil zum Volumen beitragen, sowie ein hohes Freibord, das eine entsprechende Tiefe generiert. Die Grand Soleil wirkt damit insgesamt ziemlich imposant – man könnte meinen, ein deutlich größeres Schiff vor sich zu haben.

Rumpf und Deck der Italienerin werden in Sandwichbauweise aus einem multiaxialen E-Glas-Laminat mit einem geschlossenzelligen PVC-Schaumkern im Vakuuminfusionsverfahren gefertigt. Hochbelastete Bereiche wie die Kielanbindung, die Ruderdurchführung und die Rumpfdurchbrüche werden massiv aus- ►

geführt. Eine Komposit-Bodengruppe aus Längs- und Querträgern sowie zusätzliche Stringer steifen den Rumpf aus. Diese Verstärkungen dienen zudem zur Lastverteilung der Kräfte von Kiel und Rigg. Die Schotten werden an den Rumpf anlamiert. Ins Deck sind an hochbelasteten Stellen unter den Beschlügen entsprechende Verstärkungen aus Sperrholz und Messing eingelegt. Rumpf und Deck werden miteinander verklebt und zusätzlich mechanisch verbunden. Eine laminierte Fußreling im Bereich der Rumpf-Deck-Verbindung trägt zusätzlich zur Verwindungssteifigkeit bei. Der L-Kiel mit Blei-Antimon-Ballastbombe ist mit elf Edelstahlbolzen direkt an der Bodengruppe befestigt. Die Eisenfinne wird durch eine Epoxidharzbeschichtung vor Korrosion geschützt. Der Tiefgang des Standardkiels mit seinen 2,9

Tonnen Ballast (Ballastanteil: circa 30 Prozent) beträgt 2,25 Meter. Optional ist auch ein Kurzkiel mit einem Tiefgang von 1,8 Metern erhältlich (Aufpreis: 10.909 Euro, alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer ab Werft).

Die solide Grundkonstruktion wird dem Attribut „Long Cruise“ durchaus gerecht, doch wie sieht es mit den Segeleigenschaften eines solch gediegenen Yachtkonzeptes aus – können sie den Erwartungen, die man gemeinhin mit dem Markennamen verknüpft, gleichsam gerecht werden?

Entspanntes Segeln bei flottem Vortrieb

Als wir am Testtag bei Diamond Yachts, dem deutschen Grand-Soleil-Händler mit Sitz in Laboe, ankommen, weht lediglich eine schwache

Brise um die 6 bis 8 Knoten (etwa 3 Beaufort) über die Kieler Bucht. Für den Test der Grand Soleil erscheinen uns die Windverhältnisse dennoch geradezu ideal, denn schließlich offenbart sich gerade in der Leichtwind-Performance, welches Potenzial in einer solchen Yacht steckt. Mit ihrem breiten Rumpf, anständigen Ballast und soliden Grundgerüst sollte ihr vor einer ordentlichen Mütze Wind nicht bange werden – aber ist sie auch in der Lage, die Leichtfüßigkeit zu vermitteln, die man mit den Produkten aus dem italienischen Forlì gemeinhin verbindet?

Unsere Testyacht ist abweichend von der Standardspezifikation mit einem Rollmast (Sparcraft) mit zwei Salingspaaren ausgestattet. Beim Rollmast kann zwischen einer Standardversion (Aufpreis: 3.555 Euro) und einer höheren Ausführung mit



Cockpit und Deck der Grand Soleil 42 LC offerieren viel Platz zum Entspannen.

Rodverstagung (Aufpreis: 13.360 Euro inklusive Achterstagspanner) gewählt werden (ferner steht ein hoher Performance-Mast mit Rod-Verstagung für ein gelattetes Großsegel zur Wahl). Die Oberwanten des Riggs greifen außen am Rumpf an – die Unterwanten münden neben dem Aufbau ins Deck. Das Rollgroßsegel mit Vertikallatten und spitzem Kopf stammt ebenso wie die Selbstwendefock von OneSails. Zum Trimmen stehen neben Schoten und Unterliekstrecker auf der Testyacht ein hydraulischer Achterstagspanner und ein Rodkicker zur Verfügung, wobei Letzterer allerdings recht weit vorn am Baum angreift. Auch der Großschotholepunkt verlagert sich durch den „Targa-Bügel“, auf dem die Blöcke der Großschottalje montiert sind, deutlich vor das Scothorn. Mit dieser Ausstattung erwartet man keine Spitzenleistungen, aber dennoch gelingt es der Grand Soleil, auf optimaler Höhe eine Fahrt von 6,4 Knoten zu generieren, während das Windmessinstrument im selben Moment gerade einmal 7 Knoten wahre Windgeschwindigkeit anzeigt. Denselben Vortrieb ermitteln wir bei identischer Windgeschwindigkeit mit leicht aufgeschrickten Schoten auf einem etwas tieferen Kurs. Das sind angesichts der Besegelung so zufriedenstellende Werte, dass man durchaus ruhigen Gewissens erwägen könnte, zugunsten des Komforts auf eine mehr performanceorientierte Ausstattung zu verzichten. Zumal sich der Segelplan dank des serienmäßigen Bugspriets ja auch jederzeit noch durch einen Gennaker oder Code Zero ergänzen ließe. Die Segel auf der Testyacht haben zudem einen sehr guten Stand – es handelt sich allerdings auch um funkelneue Tücher, denn unsere Testfahrt ist zugleich die Jungfernfahrt der Yacht. Als maximale Höhe erzielen wir während des Tests im Mittel rund 40 Grad – ebenfalls ein sehr ordentlicher Wert unter Rollgroß und Selbstwendefock bei diesen Windbedingungen. Hier macht sich die niedrigere Windgeschwindigkeit allerdings im Vortrieb bemerkbar, der an der Windkante nur mehr 4,4 Knoten beträgt. Auf Halbwindkurs

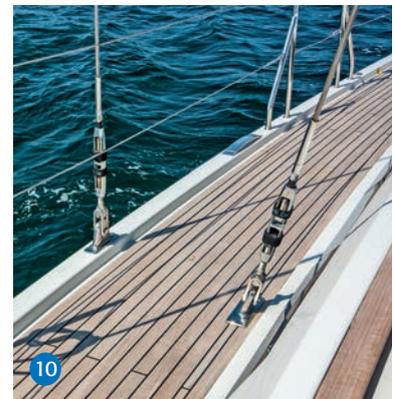
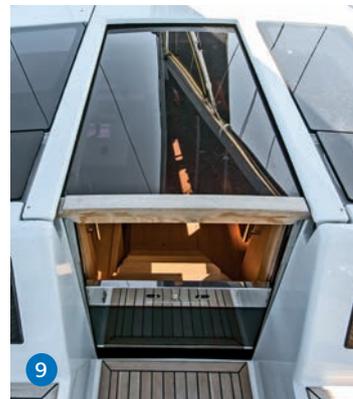
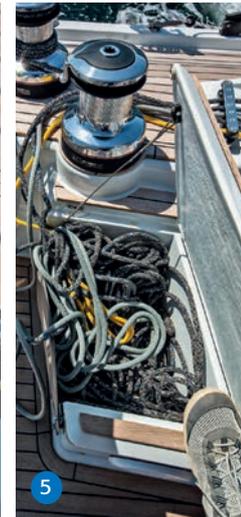


Foto: Christian Kappes

Ein echtes Glanzlicht stellen die Steuerstände mit ihren großen Instrumentenkonsolen dar. Sämtliche Leinen sind in Griffweite des Rudergängers geführt.

loggen wir wiederum ansprechende 5,9 Knoten. Im Raumgang fehlt es derweil an Vorsegefläche, so dass wir lediglich 4,1 Knoten laufen – hier wäre dann besagter Gennaker empfehlenswert. Nichtsdestotrotz sind das für ein Fahrtenschiff durchgehend akzeptable Leistungen – sofern nicht völlige Flaute herrscht, kann der Motor auf dieser Yacht also getrost geschont werden. Hinzu kommt ein hervorragend eingestelltes Ruder (zentrales Spatenruder mit Edelstahlschaft und -verstrebung sowie doppelten Lagern). Die Grand Soleil steuert sich sehr direkt, so dass für Kurskorrekturen schon feine Ausschläge am Rad genügen. Zugleich lässt sich keinerlei Spiel feststellen und ist kein nennenswerter Druck zu spüren, so dass sich die Yacht quasi aus dem Handgelenk heraus steuern lässt. Zumal sie korrekt getrimmt wie auf Schienen läuft – also auch kaum Steuerarbeit erforderlich ist, um sie zielgerichtet übers Wasser zu führen. Hier offenbart sich die jahrzehntelange Erfahrung der Werft im Bau erfolgreicher Regattayachten, deren Gene sich unter Segeln auch in der LC-Reihe ausmachen lassen. Auf den Punkt gebracht könnte man sagen:

Die LC 42 segelt ebenso kontrolliert wie flott. Bedenkenlos kann ich das Steuerrad zwischendurch auch einmal loslassen – die Grand Soleil folgt unbeirrt ihrem Weg. Wir segeln die Yacht während des Tests zu zweit, was keinerlei Herausforderung darstellt. Meistens ist die zweite Person sogar verzichtbar, zumal die Testyacht neben allen bereits erwähnten Komfortattributen obendrein mit elektrischen Winschen ausgestattet ist, so dass das Dichtholen von Schoten und Streckern auf Knopfdruck erfolgen kann. Auch die Sitzposition auf den seitlichen Steuermandsduchten ist optimal – hier behält man alles im Griff und Blick. So sollten sich tatsächlich auch große Schläge entspannt absolvieren lassen. Die achteren Sitze der Testyacht braucht es zum Steuern derweil nicht wirklich – dafür stellen sie zusätzliche Stauräume zur Verfügung und schließen das Cockpit zum Heck hin ab. Wem das alles zu entspannt erscheint, der kann die Grand Soleil 42 LC aber auch als „Sport-Version“ ohne „Targa-Bügel“ mit Performance-Rigg, Schotschienen für ein überlappendes Vorsegel sowie offenem Heck konfigurieren – hier lässt ►



Fotos Christian Koppes

Details an Deck: 1.: abklappbare Badeplattform und Rettungsinselstaufach im Heckspiegel; 2.: Bugspriet mit integriertem Ankergalgen; 3.: tiefer Kettenkasten mit integriertem Elektrospill (Standard) und angrenzende Segellast; 4.: Winschen auf dem hinteren Cockpitsüll mit vorgelagerten Stopperbänken; 5.: Leinenfächer in den Cockpitbänken; 6.: der Pumphebel des Achterstagsspanners stört beim Sitzen auf der Steuermannsducht, was sich aber durch einfaches Umdrehen beheben lassen sollte; 7.: Cockpitbeleuchtung am „Targa-Bügel“; 8.: versenkbare Mittschiffsklampen (Extra); 9.: Teleskopsteckschott am Niedergang; 10.: breite Laufdecks und Fußreling; 11.: großes Staufach im Cockpitboden; 12.: Liegefläche auf dem Vordeck.

die Werft ihren Kunden je nach persönlichem Anspruch reichlich Gestaltungsspielraum.

Komfortables Cruisen mit kleiner Crew

Mitsegler können es sich unterwegs auf den 1,95 Meter langen und sehr breiten (0,57 Meter) Cockpitbänken bequem machen. Hier lässt es sich auch wunderbar liegen, wobei man sich mit dem Rücken an den Kajütaufbau anlehnen kann. Die L-förmige Gestaltung der Duchten ermöglicht auch eine geschützte Sitzposition hinter dem Aufbau. Die seitlichen Cockpitsüills fallen indes recht niedrig aus (die Süillkante liegt nur 24 Zentimeter über der Sitzfläche), bieten dafür aber einen komfortablen Platz auf der hohen Kante. Der vakuumverklebte Teakbelag auf den Duchten ist Teil der Grundausstattung. Das Teak-Stabdeck auf dem Cockpitboden und der Badeplattform kostet

extra (5.712 Euro) – gleiches gilt für die teakbelegten Laufdecks der Testyacht (Aufpreis: 25.585 Euro inklusive Teak im Cockpit). Der schöne, gleichsam aus Teak gefertigte Cockpittisch mit Edelstahlgestänge, abklappbaren Flügeln, tiefem Staufach und integrierten Haltegriffen an jeder Seite stellt ebenfalls ein Extra dar (Aufpreis: 3.419 Euro). Hier gibt es nicht nur wegen des gelungenen Designs eine klare Orderempfehlung – angesichts der großen Cockpitbreite erscheint er ebenso als Anlehn- und Haltepunkt empfehlenswert. Weitere Haltegriffe finden sich seitlich an den Steuerständen sowie am „Targa-Bügel“. Letzterer wartet obendrein mit Lampen zur Cockpitbeleuchtung sowie einem Antirutschbelag an der Oberseite auf. Das Design des Kohlefaserbügels erscheint durchaus gelungen, allerdings muss aufgrund der vergleichsweise kurzen Großschottalje und der Holepunktposition beim Dichtholen der Schot naturgemäß

mit einem erhöhten Kraftaufwand gerechnet werden. Wird der Bügel weggelassen, mündet die Großschot auf einem fixen Block am Cockpitboden.

Sämtliche Fallen und Strecker sind durch die Cockpitsüills geführt und münden beidseitig auf Stopperbänken (an Backbord sind sechs Hebelklemmen vorhanden und an Steuerbord fünf). Von dort werden sie über Organizer auf jeweils zwei 50er-Winschen von Harken geführt (Aufpreis: 2.022 Euro, Standard sind 2 x Harken 50.2 ST und 2 x Harken 46.2 ST). Die hintere Winch ist auf der Testyacht jeweils elektrisch bedienbar (Aufpreis: 8.457 Euro, optional können auch vier elektrische Winschen geordert werden). Die Winschen lassen sich vom Steuerstand aus gut bedienen, zumal man im „Leinenmanagement“ recht flexibel ist – je nach Aufgabenstellung und persönlichem Geschmack. An den vorderen Winschen kann gegebenenfalls auch ▶



PACTOR-4
SICHERE KOMMUNIKATION
VON JEDEM PUNKT DER ERDE

P4 dragon
DR-7800

Unser digitales Übertragungsverfahren **PACTOR-4** ermöglicht mit seiner noch höheren Durchsatzrate bei gleichzeitig herausragender Adaptivität, Robustheit und Zuverlässigkeit auch sicherheitsrelevante Anwendungen der Kurzwelle.

P4 dragon steht für ausgeklügelte nachrichtentechnische Algorithmen und hohe Rechenleistung in HF-Modems der 4. Generation.

Selbstverständlich ist **PACTOR-4** kompatibel zu den etablierten PACTOR-Leveln 1 bis 3.

Informationen zum **P4 dragon DR-7800** finden Sie unter www.p4dragon.com



SCS the pactor creators

SCS Spezielle Communications Systeme GmbH & Co. KG
Röntgenstraße 36
D-63454 Hanau

Weltweit drahtlos kommunizieren



Foto: Christian Kappes

Der weitläufige Wohnraum in frischem Ambiente vermittelt den Eindruck, sich auf einer deutlich größeren Yacht zu befinden.

ein Mitsegler einspringen. Ebenso ist denkbar, dass ein Mitsegler die Großschot vom anderen Steuerstand aus führt – sie ist in Anlehnung an ein „German Cupper Mainsheet System“ beidseitig bedienbar. Die Steuerstände selbst stellen ein echtes Glanzlicht dar. Ihre Säulen ragen schräg aus der Cockpitschale – den oberen Abschluss bilden großzügige Instrumentenkonsolen, die jeweils auch mit einem Steuerkompass aufwarten. Hier lassen sich problemlos auch größere Multifunktionsdisplays (MFDs) mit Plotterfunktion sowie Autopilot-Panel, Bugstrahlruder-Steuerung und so weiter unterbringen. Die Testyacht weist eine Instrumentierung von Raymarine inklusive Axiom-MFD auf, wie sie sich in verschiedenen Varianten auch auf der Optionsliste findet. Optional kann noch eine zusätzliche Plotterkonsole für den Cockpittisch bestellt werden. Weitere Instrumentenkonsolen gibt es derweil nicht – die Navigationsdaten bleiben somit ebenfalls exklusiv dem Steuermann vorbehalten (es sei denn, man setzt zusätzliche Mastinstrumente ein).

Ein weiteres schönes Detail bilden die ins hintere Ende der Cockpitbänke eingelassenen Leintaschen. Motorpanel und Gashebel wurden unterhalb der seitlichen Steueremannsducht an Steuerbord platziert. In die achteren Steueremannssitze sind, wie bereits erwähnt, tiefe

Staufächer integriert (an Steuerbord zudem der Landanschluss). Die Deckel wurden mit Gasdruckfedern versehen. Mögen sie auch für die Steuerarbeit verzichtbar sein, sind die Sitze als Staukästen dennoch willkommen, denn weitere von außen zugängliche Backskisten in den



Foto: Christian Kappes

In der Eigenerkajüte geht es ebenfalls großzügig zu.

Cockpitbänken gibt es nicht – allerdings noch einen großen Stauraum mit Deckel im Cockpitboden hinter den Steuerständen. Der Stau- und Technikraum im Achterschiff an Backbord ist hingegen ausschließlich von innen zugänglich.

Zwischen den achteren Duchten verbleibt ein breiter Durchgang zum Heckspiegel mit seiner großflächigen abklappbaren Badeplattform. Sie fügt sich ästhetisch sehr schön in den Spiegel ein und vermag abgeklappt auch funktional zu überzeugen. So wird beim Absenken der Plattform auch eine kleine Treppe mit ausgeklappt, die den Einstieg ins Cockpit erleichtert. Ferner wird der Zugang zum Rettungsinselstaufach freigegeben, das ins Heck eingelassen wurde. Es enthält außerdem ein passendes Staufach für die zusammenfaltbare Edelstahl-Badeleiter. Hier liegt allerdings auch ein Manko, denn die Leiter ist somit im Fall des Überbordgehens eines Mitseglers nicht unmittelbar einsatzbereit, sondern muss erst einmal aufs dem Staufach genommen, ausgeklappt und in die Badeplattform eingehängt werden. Letztere verfügt zwar neben dem elektrohydraulischen Aufholmechanismus auch über eine „Notfallauslösung“, aber es bedarf eben doch einiger Schritte, bis ebenso die Leiter einsatzbereit ist. Hier erscheint eine zusätzliche „Notfallleiter“ ratsam.



Foto: Christian Kappes

In der Achterkabine sind bei der Eignerversion zwei separate Kojen vorgesehen.

Ein Teleskop-Steckschott vor dem Niedergang (Standard), sehr schöne Griffleisten am Kajütaufbau, sechs solide Belegklampen (die versenkbaren Mittschiffsklampen stellen ein Extra dar), eine tolle ebene Standfläche auf dem Kajütdach, eine versenkte Vorsegelrollanlage (gegen Aufpreis auch elektrisch), ein mit dem Bugspriet vereinter Ankergalgen und die bereits erwähnte ins Vordeck eingeformte Liegefläche runden

das ansprechende Deckslayout der Testyacht ab. Passende Polster finden sich auf der Optionsliste.

Vielfältige Annehmlichkeiten in frischem Ambiente

Wer die breiten Niedergangsstufen hinabsteigt, gelangt in eine weitläufige, unverbaute Messe mit einer Stehhöhe von üppigen 1,92 Metern. Der Holzusbau ist in ►

Dieselschutz in jeder See

A Team with Our Customers

Beste Wirkung garantiert

Ob Yachtsport oder Schifffahrt: grotamar® 82 wirkt zuverlässig und schnell gegen dieselschädigende Bakterien, Hefen und Schimmelpilze.

grotamar® 82 ist mit Abstand das wirksamste Biozid für vorbeugende Dosierung und die Sanierung von Diesel nach EN 590.

grotamar® 82 bietet außerdem Schutz gegen vorzeitige Ölalterung und Korrosion an Tanks, Leitungen und Motoren.



Vink Chemicals GmbH & Co. KG
Eichenhöhe 29, 21255 Kakenstorf, Germany
www.vink-chemicals.com



Biocide vorsichtig verwenden. Vor Gebrauch stets Etikett und Produktinformationen lesen. Kein Verkauf an Privatkunden.



Fotos: Christian Kappes

Details unter Deck: 1.: gewaltiger Frontlader-Kühlschrank (Extra); 2.: stilvolle indirekte Beleuchtung; 3.: Eignerbad im Vorschiff; 4.: großes Toplader-Kühlfach in der Pantry; 5.: Duschbereich mit Ölzeugschrank; 6.: schön gestaltete Schränke; 7.: solide verankerte Unterzüge; 8.: viel Stauraum in der Messe.

heller Eiche gehalten, was zusammen mit den weißen Wandverkleidungen und Deckenpaneelen für ein sehr leichtes Ambiente sorgt. Auch die Bodenbretter sind mit einem Eichenfurnier versehen. Alternativ ist auch ein Ausbau in Teak bestellbar. Zwei große, hintereinanderliegende Decksluken (gegenläufig öffnend), zwei lang gestreckte Rumpffenster auf jeder Seite, zwei zusätzliche fixe Skylights neben dem Niedergang sowie fünf Aufbaufenster an Backbord (zwei zu öffnen) und drei Aufbaufenster an Steuerbord (mittleres zu öffnen) lassen viel Tageslicht und bei Bedarf ebenso Frischluft ins Innere strömen. Der Sockel des breiten U-Sofas an Backbord

ist mit einer verdeckten Lichtleiste versehen, die bei Dunkelheit ein stimmungsvolles Lichtspiel erzeugt. Die Sofalänge beträgt 2,23 Meter an der Außenseite. Beim Ausstrecken steht eine Liegeflächenbreite von 0,56 Metern zur Verfügung. Durch Absenken des Messetisch lässt sich die Sitzecke in eine zusätzliche Doppelkoje umrüsten (Option, dann würde die Liegeflächenbreite circa 1,23 Meter betragen). Im Inneren des Messesofas findet sich reichlich Stauraum (hier wurde auch der Boiler untergebracht). Hinzu kommen Staufächer hinter der Rückenlehne an der Außenseite, wo man auch auf die solide verankerten Wantenunterzüge stößt.

Gegenüber an Steuerbord wurden zwei Sessel mit einem Tisch dazwischen eingebaut – ein durchaus ansprechender Kompromiss zwischen einer regulären Navigation und einer erweiterten Messe. Denn der Tisch lässt sich auch als Kartentisch nutzen und ist mit einem entsprechenden Fach und Schlingerleisten versehen. Auch hier gibt es als Extra eine absenkbare Variante, um bei Bedarf eine weitere Koje generieren zu können. In die Ablage hinter den Sesseln ist das Hauptschaltpanel eingelassen. Hinter den Lehnen stößt man auf die Elektroinstallationen. Weitere Elektronik lässt sich in den beiden Hängeschränken über dem Navigatorsessel unterbringen. Daneben

finden sich ein Bücherregal und noch ein weiterer Hängeschrank. Weiterer Stauraum steht im Inneren der Sessel zur Verfügung. Hinzu kommt noch ein Flaschenschrank neben dem vorderen Sessel am Hauptschott. Auch über dem U-Sofa an Steuerbord sind Hängeschränke und ein Bücherregal eingebaut. Inspektionsluken im Boden erschließen den Zugang zur recht tiefen Bilge mit weiteren Staumöglichkeiten. Hier wurden auch die Batterien untergebracht, was dem Gewichtstrimm zugute kommt. Die Tiefe der Bilge ergibt sich durch das etwas höhere Flächenniveau im Salon – zur Vorschiffskajüte und zur Pantry muss man eine kleine Stufe hinuntersteigen. An diese muss man sich erst einmal gewöhnen – ich bin zuerst mehrfach darüber gestolpert. Handläufe finden sich lediglich beidseitig neben den zentralen Decksluks (in die Decke eingelassen) sowie am Einstieg zum Niedergang und neben der Tür zum Bad. Hier wurde obendrein ein großer Spiegel (Aufpreis : 821 Euro) mit schönem Unterschrank eingebaut. Die der Messe angegliederte geräumige Pantry erstreckt sich

in der Eignerversion der Grand Soleil 42 LC (Aufpreis: 6.783 Euro) bis ins Achterschiff. In der Standardversion ist ein Drei-Kabinen-Ausbau mit zwei symmetrisch gestalteten Achterkabinen und entsprechend verkürzter L-Pantry vorgesehen. Der hintere Pantrybereich beherbergt auf der Testyacht einen in die Rückwand eingebauten gewaltigen Frontlader-Kühlschrank mit Doppeltür (Extra) – eines der größten Exemplare, die mir auf Einrumpf-Segelyachten bislang begegnet sind. Darüber befindet sich ein geräumiger Schrank – daneben sind praktische Staufächer vorgesehen. An der Flanke des Niedergangs gibt es eine Zugangsklappe zum Motorraum und ein kleines Schapp mit Plexiglastür, in dem die Batterie Hauptschalter und Sicherungen untergebracht sind. Hinzu kommt ein schmaler Schrank mit Flaschenfach und Ablage neben der Niedergangstreppe, an dem man sich bei der Essenzubereitung auf der gegenüberliegenden Corian-Arbeitsfläche prima anlehnen kann. Unter der Arbeitsfläche an der Rumpfaußenseite finden sich tolle Schubladenfächer – darüber geräumige Ober- und ►



Foto: Christian Kappes

Die geräumige Pantry erstreckt sich bei der Eignerversion bis ins Achterschiff.

GARMIN®

JOIN THE CLUB



NEU!

QUATIX® 6 SERIE

**DEIN PERFEKTER BEGLEITER
AUF DEM WASSER!**

**NUTZE DIE BLUECHART® G3
SEEKARTEN, ERHALTE WICHTIGE
DATEN ZU WIND, GESCHWINDIGKEIT,
WASSERTIEFE UND -TEMPERATUR,
SPEICHERE DEINE MUSIK UND
BEZAHLE ZUKÜNFTIG – MIT DEINER
QUATIX® 6**

GARMIN.COM



Foto: Christian Kappes

Das Bad wartet ebenfalls mit viel Platz und einem separaten Duschbereich auf.

Hängeschränke. Hinzu kommt ein Zwei-Flammen-Gasherd mit Backofen. Schönes Detail: Die Corian-Abdeckung für den Herd, die sich perfekt in die Arbeitsfläche einfügt, wurde mit einer Seilzugunterstützung zum einfachen Absenken versehen. Ferner verfügt die Herdaufhängung über hinreichend Schwunraum. Das L-Teil der Pantry wartet mit einem gleichsam riesigen Toplader-Kühlfach und einer Edelstahl-Doppelspüle auf. Unter der Spüle stößt man auf einen ausziehbaren Mülleimer und ein gut erreichbares Seeventil. Der abgesenkte Boden sorgt auch in der Pantry für eine üppige Stehhöhe von 1,98 Metern.

Gegenüber an Steuerbord ist mittschiffs vor der Achterkabine das zentrale Bad eingebaut. Es weist einen separierten Duschbereich mit Bodenablauf und praktischem Ölzeugschrank auf, der über eine Plexiglas-Faltpür abgetrennt werden kann. Das WC wurde im hinteren Bereich in Fahrtrichtung platziert. Darüber ist an der Außenseite hinter einer Schranktür der Fäkali-

entank verborgen. Der Waschtisch ist mit einem hübschen runden Waschbecken, einer Handtuchablage und einem Unterschrank versehen, in dem sich die auch hier gut zugänglichen Seeventile befinden. Über dem Waschbecken hängt ein Spiegelschrank mit nach oben geneigter Oberfläche. Zwei Aufbaufenster sorgen für Tageslicht – das über dem Duschbereich lässt sich öffnen.

Zur Eignerkabine im Vorschiff gehört ein zusätzliches Bad – ebenfalls mit abteilbarem Duschbereich und weitgehend analoger Ausstattung. Das große Inselbett in der Vorschiffskajüte bietet eine Liegeflächenlänge von 2 Metern bei einer größten Breite von 1,56 Metern, die sich an der Stirnseite auf 1,20 Meter und am Kopfende auf 1,09 Meter verjüngt. Hier sollten problemlos zwei Erwachsene einen geruhsamen Schlaf finden. Die Rumpffenster neben dem Bett lassen sich zuschieben. Hinzu kommt ein großes Decksluk über der Standfläche vor dem Bett (Stehhöhe: 1,89 Meter). Beidseitig

über dem Bett sind Hängeschränke mit zwischenliegenden Bücherregalen angeordnet. Hinzu kommen Ablagen neben dem Bett und eine große Schublade unter der Koje. Ferner findet sich an Steuerbord eine kleine gepolsterte Sitzbank neben dem Bett, die weiteren Stauraum offeriert. Im Durchgang zum Salon wurde an der Außenseite obendrein ein großer Doppeltür-Kleiderschrank mit abgeteiltem Schuhschrank eingebaut. Hier gibt es auch noch ein weiteres kleines Decksluk.

Die Achterkabine an Steuerbord wurde mit zwei getrennten Betten ausgestattet. Die Liegeflächenlänge beträgt jeweils 2,01 Meter – die Breite zwischen 0,79 und 0,74 Meter bei der Koje auf der Innenseite sowie zwischen 0,75 und 0,55 Meter beim Bett an der Außenseite. Hier braucht sich also wahrlich keiner der beiden Bewohner eingezwängt zu fühlen, zumal auch die lichte Höhe über den Betten sehr großzügig ausfällt. Über dem Durchgang in der Mitte befindet sich ein zu öffnendes Cockpitfenster. Hinzu kommen ein Rumpffenster und ein kleines Decksluk über der Standfläche vor den Betten (Stehhöhe: 1,98 Meter). Unter den Betten sind Edelstahltanks (Trinkwasser) eingebaut. Als Stauräume stehen ein großer Doppeltür-Kleiderschrank sowie Ablagen neben den Betten (an der Außenseite mit Staufach) zur Verfügung.

Über Zugangsklappen oberhalb der Koje auf der Innenseite gelangt man an und in den großen Technikraum im Achterschiff an Backbord. Hier lässt sich diverses Langfahrt-Equipment vom Generator über eine Waschmaschine bis zum Wassermacher installieren (optional auch bereits ab Werft). Dank eines Rumpfffensters verfügt auch dieser Raum über Tageslicht. Im Boden ist der Dieseltank (Kunststoff) untergebracht.

Fazit

Wer das Attribut „Long Cruise“ mit komfortablem Reisen verknüpft, wird von der Grand Soleil 42 LC nicht enttäuscht. Gerade die getestete Eignerversion mit extragroßer

Pantry, einer sehr komfortablen und zugleich vielfältig nutzbaren Zweitkabine im Achterschiff und separatem Technikraum lässt unter Komfortaspekten kaum etwas zu wünschen übrig. Vielleicht könnten es ein paar mehr Möglichkeiten zum Festhalten im Seegang sein – aber das dürfte kaum entscheidend

sein. Sehr gut hat uns obendrein die Leichtwind-Performance der Yacht gefallen, die es ermöglicht, tatsächlich auch längere Strecken durch Schwachwindreviere ohne Motorunterstützung zurückzulegen. Gerade bei sonnigem Wetter und in warmen Gefilden wird man dabei die vielen Spannungsmöglichkeiten

an Deck schätzen lernen. Wer sich zudem für ein exklusives Design begeistern kann, das vielfach die Blicke auf sich ziehen dürfte, sollte mit der Italienerin genau richtig liegen. Das Ganze hat natürlich seinen Preis, der in diesem Fall aber durchaus die gelieferte Leistung widerspiegelt.



Grand Soleil 42 LC

Technische Daten

Konstrukteur Marco Losuzzi/Nauta Design
 CE-Entwurfskategorie A
 Takelungsart 9/10-Sloop
 Baumaterial GFK-Sandwich
 Länge über Alles ¹⁾ 13,85 m
 Länge Wasserlinie 11,92 m
 Breite 4,16 m
 Tiefgang ²⁾ 2,25 m
 Verdrängung ³⁾ 9.600 kg
 Ballastanteil ³⁾ ca. 30 %

Segelfläche am Wind ⁴⁾ 103,5 m²
 Großsegel (Lattengroß) ⁴⁾ 54 m²
 Vorsegel (106 %) ⁴⁾ 49,5 m²
 Gennaker (Option) 151,4 m²

Maschine ⁵⁾ Volvo Penta D2-50 36,5 kW
 Tankkapazität Treibstoff ca. 200 l
 Tankkapazität Frischwasser ca. 300 l
 Tankkapazität Schwarzwasser ca. 60 l

Anzahl der Kabinen exkl. Salon 2/3
 Anzahl der Kojen inkl. Salon ⁶⁾ 5–9

Theor. Rumpfgeschwindigkeit 8,4 kn
 Verhältnis Länge zu Breite 3,10/1
 Verhältnis Segelfläche zu Verdrängung ⁷⁾ 4,79
 Spezifische Segelfläche ⁷⁾ 10,78 m²/t

Grundpreis inkl. 19 % USt. ⁸⁾ 367.710 Euro

1) Rumpflänge: 12,9 m, 2) optionaler Kurzkiel: 1,8 m, 3) in der Standardausstattung gemäß werftseitiger Standardspezifikation, 4) Standardbesegelung gemäß werftseitiger Standardspezifikation, die Testyacht war abweichend mit einem Rollmast ausgestattet, 5) größerer Motor optional, 6) je nach Konfiguration, 7) bezogen auf Standardbesegelung und Verdrängung gemäß Standardspezifikation, 8) ab Werft

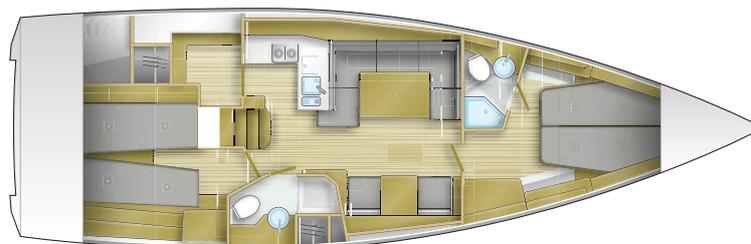
Geschwindigkeiten

Größte Höhe 40° 4,4 kn
 Optimale Höhe 50° 6,4 kn
 Aufgeschrickt 66° 6,4 kn
 Halber Wind 90° 5,9 kn
 Raumgang 150° 4,1 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 6–8 kn, Besegelung siehe Testbericht, Wellenhöhe: ca. 0,2 m.



Grafiken: Ole Pfeiler



Werft/Händler

Cantiere del Pardo, I-47122 Forlì (Italien), Telefon: +39 05 43 78 24 04, www.grandsoleil.net

Diamond Yachts, D-24235 Laboe, Telefon: 0 43 43 42 27 0, www.diamond-yachts.de