

Beauty of the Year

Die Neuausrichtung von Cantiere del Pardo sollte der Effizienz und Qualität dienen. Aber dann haben die Italiener auch verbessert, was schon makellos schien – Linien für die Ewigkeit

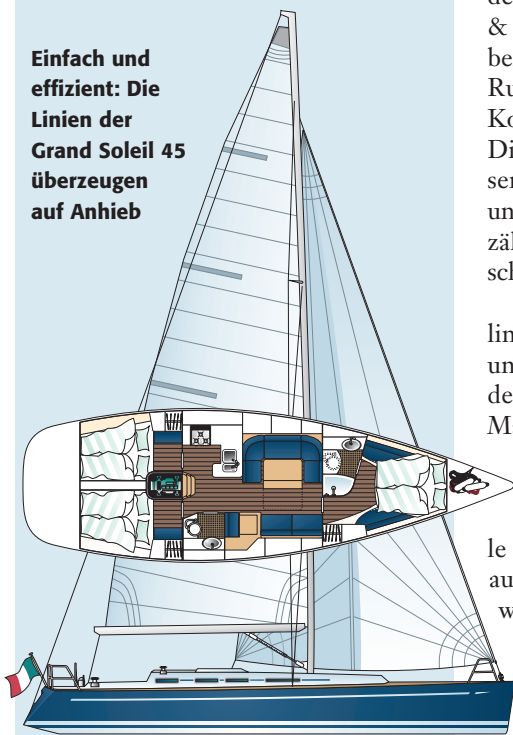
GRAND SOLEIL 45

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Judel/Vroljik & Co.
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	13,55 m
Gesamtlänge	13,90 m
LWL (Wasserlinienlänge)	12,00 m
Breite	4,26 m
Tiefgang Testschiff/alternativ	2,30/1,95 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	8,4 kn
Gewicht	9,6 t
Ballast/-anteil	3,1 t/32 %
Großsegel	50,6 m ²
Rollgenau (140 Prozent)	59,8 m ²
Segeltragezahl ($\sqrt{S^2/V}$)	4,94
Maschine (Yanmar)	40 PS/29 kW
Tanks (Kraftstoff/Frischwasser)	230/400 l

Rumpf- und Decksbauweise GFK-Sandwich mit Schaumkern; Rumpf-Deck-Verbindung geklebt, Schotten mit Winkellaminaten fixiert. Stahlrahmen
Werft Cantiere del Pardo, Forli/Italien
Vertrieb Vento Yachthandel GmbH, Laboe, Tel. 04343/87 31, Fax 87 32, www.grand-soleil.de
Grundpreis (inkl. MwSt.) 268 000 Euro

Einfach und effizient: Die Linien der Grand Soleil 45 überzeugen auf Anhieb



Die jüngere Vergangenheit von Cantiere del Pardo darf man gestrost als bewegt bezeichnen. Lange Zeit war keine klare Linie in der Modellpolitik erkennbar. Zudem kratzten Qualitätsmängel am guten Ruf der Werft. Und in Deutschland, einem der wichtigsten Märkte, wechselte auch noch der Vertrieb in neue Hände. Das ist mehr, als einer Marke gut tut. Inzwischen aber, so scheint es, liegen die Bootsbauer aus Norditalien wieder voll auf Kurs.

Nach den großen Erfolgen in der IMS-Szene, für die Werftchef Dr. Giuseppe Giuliani eigene Grand-Prix-Racer entwickeln und bauen ließ, soll die Grand Soleil 45 den Imagetransfer ins Fahrtensegment schaffen. Sie ist nach der 56er die jüngste Neuschöpfung: Inbegriff des leistungsorientierten Cruisers und Sinnbild der künftigen Linie.

Grundkonzept von Judel/Vroljik

Der Riss entstammt weitestgehend den CAD-Computern von Judel/Vroljik & Co. Darüber hinaus hat aber auch Umberto Felci aus Italien an den Formen von Rumpf und Deck gefeilt, ein smarter Konstrukteur mit Sinn fürs Wesentliche. Die Koproduktion, das zeigt sich im Wasser noch deutlicher als auf Illustrationen und Fotos, ist gelungen. Die Grand Soleil zählt fraglos zu den schönsten Neuerscheinungen der jüngeren Zeit.

Eine solche Harmonie und Geradlinigkeit, derart stimmige Proportionen und Details hat man selbst bei Cantiere del Pardo lange nicht gesehen – und die Macher aus Forli galten schon immer als Ästheten. Nichts an dem Schiff ist gewollt, gekünstelt oder verbaut. Alles wirkt klar, kraftvoll und aufs Essenzielle verdichtet. Wohin sich der Zeitgeist auch immer entwickeln mag, diese Yacht wird Bestand haben.

Entsprechend groß ist die Resonanz auf den Newcomer. Toby Sachs von Vento Yachthandel in Laboe, dem neuen Importeur, war geradezu über-

wältigt von den Reaktionen. „Ich habe noch nie erlebt, dass Leute mit so glänzenden Augen aus einem Messeschiff gekommen sind“, sagte er nach der hanseboot Ende Oktober.

Es ist wohl gerade die Abwesenheit von neumodischem Schnickschnack, diese kühle Strenge des Designs, die begeistert. Zeigte die 34er vor wenigen Jahren noch schwülstig gerundete Umleimer, so lehnt sich die aktuelle Linie mehr an die Maxime der Bauhaus-Architektur an – ohne jedoch ungemütlich zu wirken.

Leichtbau von der Stange

Konstruktiv zeigt die Grand Soleil 45 wenig Verwandtschaft zur 44 Race, die zuletzt IMS-Welt- und -Europameistertitel abgeräumt hat. Gleichwohl: Sie ist für einen Performance-Cruiser eher leicht gebaut. Mit 9,6 Tonnen verdrängt sie so viel wie die Swan 45, aber drei Tonnen weniger als eine Sweden 45.

Rumpf und Deck sind Sandwich-Konstruktionen. Die Riggkräfte werden, ähnlich wie bei X-Yachts, von einem Stahlrahmen aufgenommen, der mit dem Rumpf verklebt und überlaminiert wird. Die Schotten sind durchweg mit Winkellaminaten fixiert, nachdem es in der Vergangenheit vereinzelt zu Problemen gekommen war. Die Rumpf-Deck-Verbindung wird lediglich geklebt.

Qualitativ machte das Testschiff, das zur Vorserie gehört, einen ordentlichen



Groß und gemütlich: Die Proportionen passen, die Verarbeitung noch nicht ganz



Zeitlos und doch zukunftsweisend: So schiere, schlichte Linien sind leider selten geworden im Serienbau. Umso schöner wirken sie

Eindruck. Die Holzverarbeitung ist sehr gut, die Maserungen passen und wirken hochwertig. Viele Details wie die zur Doppelkoje ausziehbare Sitzbank im Salon oder das doppelwandige Schott zwischen den Achterkammern zeugen vom Bemühen, mehr als Standard zu bieten.

Allerdings gibt es noch Verbesserungspotenzial in Bereichen, wo man dies nicht erwarten würde. So ließen sich beim Test die großflächigen Bodenbretter in der Bilge nicht ausbauen, ohne dass vorher der Salontisch demontiert wurde. Das ist völlig inakzeptabel. Auch wackelte die klappbare Tischauflage.

Das Gesamtkonzept unter Deck aber stimmt. Kojenmaße, Stauraumangebot, Bäder, Pantry, Navi – das alles erfüllt die Ansprüche eines Eignerschiffs dieser Klasse. Nur in einem Punkt passt das Layout nicht: Das Salonsofa an Steuerbord ist zu kurz, um es auf See als Lotsenkoje zu nutzen. Ein echtes Manko – und auf einer 45-Fuß-Yacht unverständlich.

Wichtiger als der Wohnkomfort sind für einen Performance-Cruiser aber oh-

nehin die Segeleigenschaften. Die ließen sich zunächst nur im Schwachwindbereich bis 3 Beaufort ermitteln, weshalb sich weiterführende Aussagen erst nach einem zweiten Test treffen lassen.

Handling vom Feinsten

So viel steht fest: Die 45er ist ein agiles Schiff, das schnell anspringt, auch bei 4 bis 5 Knoten Fahrt schon ein präzises Gefühl am Ruder vermittelt und unkompliziert segelt. Bahnbrechendes wird man jedoch nicht erwarten dürfen, dafür trägt die neue Grand Soleil etwas wenig Tuch. Wettbewerber wie die Dehler 47 haben deutlich höhere Segeltragezahlen.

Das Cockpit ist nahezu perfekt gestaltet. Alles liegt gut im Griffbereich. Die Großschot lässt sich auch vom Rudergänger bedienen. Der Durchgang ist relativ unverbaut. Hier kann man ebenso gut kurbeln und trimmen wie sonnenbaden und entspannen.

Das Süll geriet allerdings relativ flach, die Crew ist deshalb den Unbilden des Wetters und der See eher ausgesetzt. Dar-

an merkt man, dass der Hauptabsatzmarkt im Mittelmeerraum liegt und Giuseppe Giuliani den Einsatzzweck seiner Neuschöpfung eher in sportlichen Tagestörns sieht als auf Langstrecken.

Das wiederum spiegelt die Basisausstattung nicht wider. Aus unerfindlichen Gründen kommt die Grand Soleil 45 ab Werft mit einfachsten Dacron-Segeln, Festpropeller und Gusseisenkiel daher. Offenbar war nur so ein Preis unter 270 000 Euro realisierbar. Wer einen Bleikiel will, und das darf man bei der anvisierten Zielgruppe voraussetzen, muss das 11 000 Euro teure Performance-Paket wählen, das unter anderem eine stärkere Maschine und ein Drei-Salings-Rigg umfasst.

Realistisch wird das Schiff mit Teakdeck, ordentlichen Segeln und dem einen oder anderen Extra ohnehin nicht unter 330 000 Euro kosten. Das ist ein empfindlicher Abstand etwa zur Dufour 44 (s. Test S. 60), die ähnliche Leistungen aufweist.

Aber sie hat eben auch andere Linien. Und ist Vernunft nicht ohnehin der falsche Maßstab hier?

Jochen Rieker