

# Das süße Leben

Sportlichkeit, Komfort und simples Handling müssen sich nicht ausschließen. Die neue Grand Soleil 46 aus Italien ist dafür ein besonders gutes Beispiel

**A**ndre Vermeulen ist ein ausgewiesener Perfektionist. Muss er auch sein, schon von Berufs wegen. Der Geschäftsführer der Rigg-Schmiede Hall Spars Europe in den Niederlanden mag keine Kompromisse. Hohe Qualitätsvorgaben, präzise Verarbeitungen und der Umgang mit modernen Technologien sind das tägliche Brot des Mastenbauers aus Breskens. Kein Wunder, dass er dieselben Ansprüche auch als Privatmann und Schiffseigner hegt. Vermeulen nennt seit kurzem eine neue Grand Soleil 46 sein Eigen. Und ist damit – so viel sei bereits vorweggenommen – in seinen Begehrlichkeiten an die für ihn perfekte Yacht voll und ganz zufriedengestellt.

Sein Schiff ist die Baunummer 3 aus der laufenden Serie bei Cantiere del Pardo. Am Heck prangt in rotem Schriftzug der Bootname „Dolce Vita“ – süßes Leben. Für Andre Vermeulen steht die gelassene, italienische Lebensart auch sinnbildlich für das individuelle Schiffskonzept seiner Yacht. Mit einer ganzen Reihe von zusätzlichen An- und Einbauten und einer exquisiten Auswahl von optionalen Extras hat sich der Holländer die Grand Soleil 46 auf seine persönlichen Bedürfnisse zurechtgebürstet. Seine Anforderungen: ultimative Einhandtauglichkeit, einfachstes Handling an Deck, reduzierter Kraftaufwand unterwegs sowie ein hohes Potenzial unter Segeln.

Die Investitionen im Einzelnen: Kohlefaserrigg mit allem Drum und Dran, High-tech-Laminatsegel von North Sails, durchgängig elektrisch betriebene Winschen, Carbon-Steuerräder sowie eine multifunk-

**Kraft und Funktion. Das effektive Deckslayout und die eleganten Linien sind Markenzeichen von Grand Soleil**







tionale Hydrauliksteuerung von Holmatro für Achterstag, Baumniederholer, Unterliekstrecker sowie zum Spannen oder Fieren des Genuafalls. Wie bereits erwähnt: Kompromisse sind auf diesem Schiff Fehlanzeige. Das allerdings kostet eine ganze Stange Geld. Etwa 100 000 Euro wurden zusätzlich in das Boot gesteckt, das ist ein ordentlicher Batzen im Vergleich zum Basispreis von 361 760 Euro für das Standardboot mit Aluminiummast und herkömmlicher Decksausstattung. Ein Aufwand, den sich nicht jeder leisten will.

**Leinen los – Segelspaß pur**

Vermeulens „Sorglos-Paket“ zeugt denn auch von seltener Effizienz und ungewöhnlich hohem Leistungsvermögen. Nicht nur, aber auch deshalb kann die Grand Soleil 46 beim Test vor IJmuiden an der holländischen Nordseeküste bei sehr unterschiedlichen Bedingungen ihr Können unter Beweis stellen. Am ersten Tag weht bei flachem Wasser ein nur laues Lüftchen von rund 10 Knoten Stärke. Hart am Wind werden auf den exakt kalibrierten Instrumenten 7,5 Knoten geloggt, dies auf einem gesegelten Winkel von 40 Grad zum wahren Wind. Dabei überzeugt die hübsche Italienerin aus der Feder der Konstrukteure Marcelino Botin und Shaun Carkeek mit einer ungeahnten Lebendigkeit und viel Dynamik. Auffällig ist insbesondere die exzellente Ruderbalance, welche es dem Steuermann leichtmacht, das Potenzial tatsächlich abrufen zu können.

Am zweiten Testtag muss das Boot für einen Starkwindtest bei bis zu 23 Knoten Wind und einer hohen, steilen Welle nochmals ran. Dazu wird im Großsegel ein Reff eingebunden, die kurze, 106 Prozent über-

**Schiere Optik. Die Kanten dominieren. Die Auszugsleiter ist für diese Höhe kaum stabil genug. Große Staufächer achtern. Für die Sprayhood gibt es ein Süll. Die Luken sind bündig eingelassen, Fallen laufen verdeckt**



**Das Schiffskonzept nimmt anspruchsvolle Segler ins Visier. Dennoch ist das Handling denkbar einfach**

lappende Genua kann dagegen voll stehenbleiben. Hoch am Wind werden so 8,2 Knoten Speed erreicht, bei 35 Grad Windeinfallswinkel. Unter diesen Bedingungen brilliert die Grand Soleil 46 insbesondere durch ihre sehr hohe Steifigkeit. Übermäßiges Krängen oder Kontrollverluste auf dem Ruder sind zu keinem Zeitpunkt ein Thema.

Das Handling an Deck und die Bedienung der Funktionen sind wie gewünscht besonders einfach und auch für die kleine Crew noch zu meistern – auch bei viel Wind. Üppig dimensionierte Winschen und die zweiseitig geführte Großschot nach dem so-

genannten German Cupper System (am Baum entlang und auf dem Deck wieder zurück) erleichtern die Arbeit. Auch die Sitz- und Stehpositionen für Crew und Rudergänger sind exzellent und die Anordnung der Beschläge fehlerfrei darauf abgestimmt.

Nur bei richtig hohem Seegang findet auch mal überkommendes Wasser seinen Weg bis ins Cockpit. Ansonsten segelt die Crew in der Pflicht recht trocken. Für lange Passagen bietet sich dennoch die optionale Sprayhood für einen Aufpreis von 3500 Euro an. Für sie ist im Aufbau sogar eine Garage eingelassen. Wer, wie beim Testschiff, eine

**MESSWERTE**

**Segelleistungen** ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 40 Grad)	7,5 kn
60 Grad Windeinfall	8,3 kn
90 Grad Windeinfall	8,4 kn
120 Grad (mit Gennaker)	8,8 kn
150 Grad (mit Gennaker)	7,5 kn

Windgeschwindigkeit: 10 kn (3 Bft.), Wellenhöhe: glattes Wasser

<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt{VS^2/VV}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition

**Potenzial**



Viel Segelfläche, geringe Breite und die Tiefgangsoptionen weisen auf den sportlichen Grundcharakter hin

**Kojenmaße**

Vorschiff	1,99 x 1,40 m
Salonkoje (Stb)	1,93 x 0,66 m
Achtern	1,98 x 1,30/1,10 m

**TECHNISCHE DATEN**

Konstrukteur	Botin & Carkeek
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	14,08 m
LWL (Wasserlinienlänge)	12,35 m
Breite	4,31 m
Tiefg. (altern.)	1,95 (2,20/2,55/2,80) m
Masthöhe über WL	23,95 m
Gewicht	10,2 t
Ballast/-anteil	3,5 t/34 %
Großsegel	65,6 m <sup>2</sup>
Rollgenua (106 %)	48,7 m <sup>2</sup>

Kraftstofftank	Edelstahl, 250 l
Frischwassertanks	Kunststoff, 450 l
Fäkalientank	Edelstahl, 65 l
Maschine (Volvo P.)	41 kW/55 PS

**Rumpf- und Decksbauweise**  
GFK-Sandwichkonstruktion mit geschlossenenporigem Schaumkern. Im Infusions-Verfahren gebaut. Verwendung von E-Glas und Vinylsterharzen. Rumpfstärkung aus Kohlefaser



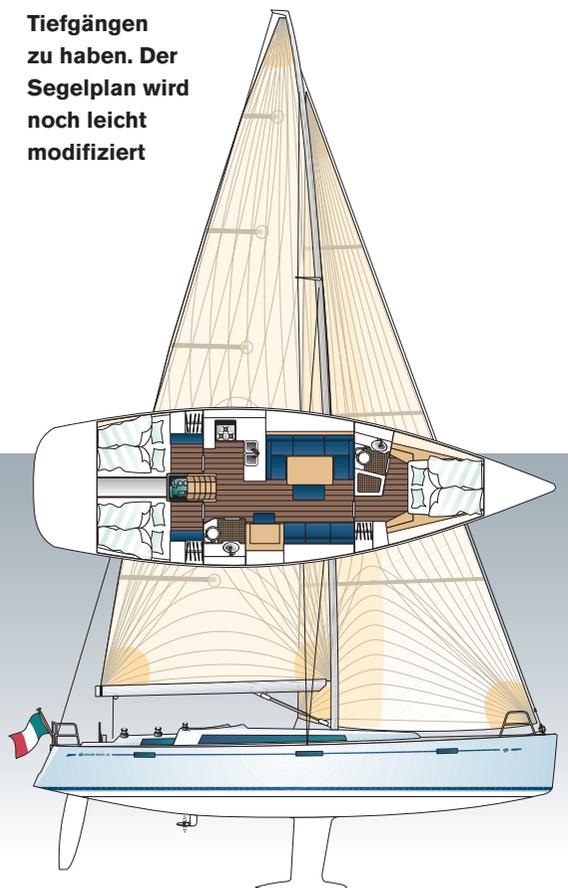
Teakholzaufgabe auf dem Laufdeck und auf dem Aufbau wünscht, muss weitere 24 600 Euro lockermachen.

### Neue Technik – neue Generation

Für die ersten drei Schiffe aus der Serie, also auch für das Testschiff, hat die Werft zur Stärkung der Rumpfstruktur einen soliden Stahlrahmen eingepasst. Dieser ist kraftschlüssig mit den innenliegenden Wantenpüttingen und direkt mit dem Kiel verbunden, was vor allem den Rumpf von den enormen Kräften entlastet. Das wird nun aber anders gelöst. Für die nachfolgenden Einheiten der Grand

Soleil 46 ab 2010 sind die Rüsteisen für die Wanten außen am Schiffsrumpf befestigt. Anstelle des Stahlrahmens verstärkt die Werft den Rumpf deshalb in den höher belasteten Stellen mit zusätzlichen Kohlefaser-Gelegen. Das hat verschiedene Auswirkungen: 750 Kilogramm Gewicht gehen mit dem Stahlrahmen schon mal über Bord. Dazu kommt, dass bei den neuen Modellen wie schon der Rumpf nun auch das Deck im Vakuum-Infusionsverfahren hergestellt wird. Das stärkt die Struktur zusätzlich, und es können laut Werft nochmals rund 200 Kilogramm Gewicht eingespart werden. Mit >

**Der T-Kiel ist mit diversen Tiefgängen zu haben. Der Segelplan wird noch leicht modifiziert**



ZEICHNUNG: A. HOPPENHAUS

### PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft ..... 361 760 Euro  
 Preis segelfertig<sup>2</sup> ..... 376 790 Euro  
 Komfortpreis<sup>2</sup> ..... 399 370 Euro

Garantie/gegen Osmose .. 2/2 Jahre

Werft Cantiere del Pardo Srl,  
 47100 Forlì (ITA); www.grandsoleil.net  
 Vertrieb Diamond Yachts,  
 24235 Laboe; Tel. 0434/42 270;  
 www.diamond-yachts.de

### Yacht-BEWERTUNG

Schnelles und optisch schönes Schiff mit einer umfassenden Ausrichtung. Der Preis ist angemessen kalkuliert, die Qualität gut

#### Konstruktion und Konzept

- + Abgerundetes Gesamtpaket
- + Attraktives Design
- Keine Ausbauvarianten

#### Segelleistungen und Trimm

- + Hohes Leistungspotenzial
- + Extreme Steifigkeit am Wind

#### Wohnen und Ausbauqualität

- + Zeitloser Innenausbau
- Kojen knapp bemessen

#### Ausrüstung und Technik

- + Hoher Ausrüstungsstandard
- + Perfektes Beschlagslayout
- + Gefühlsbetonte Steuerung



**Nüchtern und funktionell. Erst auf den zweiten Blick zeigt sich der Innenausbau von seiner angenehmen, wohnlichen Seite. Der Ausbau im Testschiff besteht aus kanadischer Eiche, im Standard wird Mahagoni verbaut. Die tollen Holzarbeiten ziehen sich bis in die Nasszelle durch. Besonders gelungen ist die Stauraumgestaltung. Schubladen ersetzen die sonst üblichen Toploader**

dem breiter abgespannten Rigg ist das Thema einer großen, überlappenden Genua zwar vom Tisch, dafür kann das Mastprofil dünner ausfallen, was ebenfalls zu weniger Gewicht führt.

Dem insgesamt sehr guten Eindruck an Deck stehen Komfort und Lebensqualität im Inneren nicht nach. Der Innenausbau zeigt sich von einer eher funktionalen und schnörkellosen Art. Die Optik, gestaltet von Designer Mauro Sculli, ist geradlinig, ehrlich und

## Das Layout innen ist konservativ und bietet keine Varianten. Die Ausbaugüte jedoch ist tadellos

nur wenig verspielt. Trotz der auf den ersten Blick empfundenen Nüchternheit kann man der Grand Soleil 46 ein recht hohes Niveau an Wohnlichkeit und gemütlichem Ambiente nicht absprechen. Das klassische Innenlayout umfasst eine geräumige Eigenerkabinen im Vorschiff und zwei Gästekabinen achtern. Ausbauvarianten sind leider keine vorgesehen. Damit profiliert sich die Grand Soleil 46 ausschließlich als Eignerschiff.

### Viel Boot – fairer Preis

Als Defizite in den einzelnen Schlafkammern muss ein alter werfttypischer Mangel erwähnt werden: Die Kojen sind auch für die Grand Soleil 46 in ihren Abmessungen nur eingeschränkt nutzbar. Die Liege im Vorschiff sowie die Salonkoje entsprechen nur minimalen Anforderungen. In den Achterkabinen sind die Polster für zwei erwachsene Personen definitiv zu eng, 1,30 Meter auf Schulterhöhe ist zu wenig. Die Werft verschenkt hier Liegeflächen zugunsten zusätzlicher, seitlicher Stauräume – unnötigerweise, für ein Boot dieser Größe mit ausreichend Stauraum allerorten.

Ungewöhnlich großzügig ausgelegt ist dagegen der gesamte U-förmige Pantrybereich. Die Arbeitsfläche reicht bis weit in den Salon hinein und bietet dort beim Durchgehen eine willkommene und dank der Abdeckung aus dem hochwertigen Marmorimitat Corian auch unempfindliche Ablagemöglichkeiten für allerhand Kleinmaterial. Hohe Randleisten sorgen für Ordnung und bieten Halt auf See. Die Navigation dagegen ist entsprechend dem allgemeinen Trend

auch hier eher knapp ausgelegt. GPS-Plotter sollen wie üblich das nautische Handwerk ersetzen. Wer dennoch an der Navi Platz nimmt, stört sich an der nicht mittig vor der Arbeitsfläche angeordneten Sitzposition.

361 760 Euro werden für die Grand Soleil 46 in der Basisausstattung mit einem Satz Standardsegel aus Dacron von North Sails verlangt. Angesichts der sehr aufwändig und hochwertig gewählten Grundsubstanz, der umfangreichen Ausstattung sowie der sorgfältigen Ausbaugüte ist der Preis fair kalkuliert. Vergleichbare Yachten gibt es nur wenige auf dem Markt. X-Yachts aus Dänemark bietet mit ihrer ebenfalls grundsoliden und üppig ausgestatteten X-46 ein konkurrenzfähiges Produkt. Sie ist mit einem Basispreis von 472 500 Euro allerdings teurer als die Grand Soleil. Für die Swan 45 aus der finnischen Edelschmiede von Nautor's Swan werden 827 000 Euro in Rechnung gestellt (inklusive Kohlefasermast). Damit ist sie der Konkurrenz weit voraus.

Insgesamt präsentiert sich die Grand Soleil 46 als ein gelungenes Gesamtpaket, selbst wenn man berücksichtigt, dass das aufgemotzte Testboot seinem Standard-Pendant aus der Serie sowohl technisch als auch leistungsmäßig überlegen sein dürfte. Für die italienische Schönheit spricht weiter, dass sie zur Wahl als Europas Yacht des Jahres nominiert ist.

*Michael Good*

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: [www.yacht.de/test](http://www.yacht.de/test)