

**Vertraute Optik. Mit der kantigen
Linienführung bleibt das neue
Schiff eine typische Grand Soleil**



WOLKENLOSER SONNENAUFGANG

*Mehr Komfort, weniger Sport. Cantiere del Pardo will mit der **GRAND SOLEIL 46 LC** erstmals ein reines Fahrtenboot vorstellen und schafft damit eine neue Werflinie für eine breitere Marktanbindung*

Mehr Segel, mehr Power. Mit dem Code Zero kommt die 46 LC auch bei Leichtwind gut in Fahrt



Der Name könnte glauben machen, Grand Soleil sei eine französische Marke. Das ist falsch. Die Yachten stammen aus Italien. Die Werft: Cantiere del Pardo in Forlì an der Adriaküste unweit des Badeorts Rimini. Seit 1974 baut das Unternehmen dort Segelyachten zwischen zehn bis knapp 20 Meter Länge. Und dies bisher konsequent mit einem ausgewiesenen sportlichen Fokus. Die Marke Grand Soleil steht für leistungsstarke und regattataugliche Schiffskonzepte, die gleichzeitig aber auch hohe Wohnlichkeit mitbringen, optisch attraktiv daherkommen und überdies hochwertig gebaut sind. Kurz: Grand Soleil produziert bekanntermaßen schicke und schnelle Performance-Cruiser für eine exklusive Klientel.

Jetzt aber will Cantiere del Pardo sein Programm vielfältiger gestalten und wagt mit der Grand Soleil 46 LC den Schritt in ein für die Werft ganz neues Marktsegment. LC steht für Long Cruise, lange Fahrt, also Blauwassersegeln. Konkret: Mehr Komfort, dafür weniger Sport. Offenbar gab es dazu bereits

Überlegungen, als Cantiere del Pardo zusammen mit Dufour Yachts noch zu Bavaria Yachtbau gehörte. Seit Anfang 2014 produziert die Werft in Forlì wieder unabhängig und möchte nun unter neuen Eigentumsverhältnissen und restrukturierter Unternehmensführung durchstarten.

Der aktuelle Programmausbau von Cantiere del Pardo erinnert an das Vorgehen der Konkurrenz von X-Yachts. 2007 haben die Dänen in Haderslev zur großen Überras-

chung der gesamten Branche eine neue Fahrten-Linie unter dem Namen XC angekündigt. Die Tourer sollten sich sehr gezielt vom bis dahin ebenfalls ausschließlich sportlich orientierten Werftprogramm absetzen. Die anfänglich mit einiger Skepsis verfolgte Strategie wurde für X-Yachts schließlich zum Erfolg. Heute bauen die Dänen sogar mehr Boote der XC-Serie als Schiffe der Performance-Linie.

ÄHNLICH, ABER NICHT GLEICH

Den Vorwurf, ausgerechnet beim wichtigsten Mitbewerber X-Yachts Anleihen gefunden zu haben, muss sich Cantiere del Pardo wohl gefallen lassen, was den engagierten Programmausbau ins Tourensegment aber keinesfalls schmälert. Werftchef Fabio Planamente berichtet, dass vom Auftaktmodell 46 LC sieben Einheiten bereits vor der Präsentation des Prototypen auf der Messe in Düsseldorf bestellt worden seien, nur aufgrund der Pläne. Ein toller Einstieg in ein für die Werft bislang fremdes Marktsegment. Planamente kündigt bereits ein kleineres und ein größeres Modell für das Cruising-

**DER WUCHTIGE
TARGABÜGEL
MUSS NICHT
SEIN. ES GEHT
AUCH OHNE**

ALLES BIS GANZ NACH ACHTERN

Programm LC an. Details dazu sind bis dato allerdings noch nicht bekannt. Auf den ersten Blick und rein optisch bleiben die Unterschiede zur Performance-Linie unbedeutend. Das erste Schiff der LC-Linie ist ganz klar und unverkennbar eine typische Grand Soleil. Die werfteigene Charakteristik: der kantige Kajütaufbau, die eckigen Fensterflächen sowie die gemäßigten Rumpflinien ohne die aktuell gerade modischen Kimmkanten (Chines). Das markanteste eigenständige Merkmal bei der 46 LC ist der Targabügel über dem Cockpit. Der gehört zwar zum Konzept und damit zur Standardausstattung, trotzdem ist das Schiff auf Wunsch auch ohne erhältlich.

Die Fenster im Rumpf fallen bei der Fahrtenyacht extrem groß aus, größer als bei den Booten der Performance-Linie von Grand Soleil und wuchtiger auch als bei vielen Konkurrenzmodellen. Das Design und das Styling (auch innen) hat Cantiere del Pardo in Zusammenarbeit mit dem renommierten Büro von Nauta Design erarbeitet, die Rumpflinien mit den Anhängen stammen von Konstrukteur Marco Losuzzi. Eine rein italienische Kooperation also.

Im Vergleich zu den Booten aus dem Sport-Programm von Grand Soleil fällt der Rumpf der 46 LC deutlich voluminöser aus. Das neue Schiff ist rund 20 Zentimeter kürzer, deren Schwester Grand Soleil 47 dafür wiederum knapp 20 Zentimeter breiter. Und der Freibord ist höher. Dazu erhalten die Boote der Fahrten-Linie ausschließlich L-Kiele in verschiedenen Tiefgangsvarianten. Die Performance-Cruiser sind dagegen mit Kielen in T-Form bestückt.

SERIE, ABER TROTZDEM FLEXIBEL

Der Targabügel hat zwei Funktionen: Einerseits nimmt er die Führung der Großschot aus dem Cockpit und kann mit kurzem Schotzug zur Schiffsmitte die Traveller-Funktion weitgehend ersetzen. Weil zudem sämtliche Schoten und Fallen sowie alle Trimmfunktionen unter Deck bis direkt vor die Steuersäulen durchgeführt werden, bleibt die Gäste-Sitzgruppe so komplett unverbaut und ist frei von Leinen. Andererseits dient der markante Bügel auch als Basis zum Anschlagen einer großen Sprayhood als Wetterschutz und einer möglichen Bimini-Verlängerung über der Plicht. Dafür bietet die Werft verschiedene Größenoptionen an, bis hin zum komplett geschlossenen →

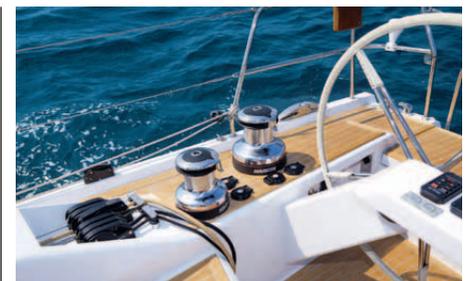


*Das Cockpit bleibt von sämtlichen Leinen befreit. Den großen Tisch gibt es in **VERSCHIEDENEN VERSIONEN**. Machbar ist auch eine im Cockpitboden versenkbare Variante*



ZUGÄNGLICH

Große Badebühne mit klappbarer Trittstufe. Daneben ein Staufach für die Rettungsinsel



GEDRÄNGT

Die Winschen stehen sehr dicht zusammen. Mit Elektroantrieben ist das problemlos



GEGLIEDERT

Die Vorpiek ist unterteilt in Ankerkasten und eine tiefe Last für zusätzliche Segel



FLEXIBEL

Selbstwendefock oder Genua. Auf dem Testboot finden sich zur Probe beide Varianten

Mehr Fotos vom Test bei www.yacht.de, Webcode #98133

GRAND SOLEIL 46 LC



Voluminöser Rumpf und ein eher gemäßiger Segelplan. Das Boot ist eindeutig fahrtenorientiert

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	5,5 kn
60 Grad*	7,4 kn
90 Grad*	7,6 kn
120 Grad*	6,4 kn
150 Grad*	4,8 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 8 kn (3 Bft.)

Wellenhöhe: Dünung ca. 0,5 Meter

* Mit Code Zero

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,4

4,0 Cruiser

Performance-Cruiser 5,0

Mit Standard-Selbstwendefock bleibt die Segelfläche vergleichsweise klein

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,27/1,20 m
Salon (Option)	2,44 x 1,50 m
Achtern	2,00 x 1,53/1,36 m

Knapp

Durchschnitt

Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Marco Losuzzi
CE-Entwurfskategorie	A
Rumpflänge	14,00 m
Breite	4,41 m
Tiefgang/alternativ	2,30/1,80 m
Gewicht	12,0 t
Ballast/-anteil	4,2 t/35 %
Großsegel	55,0 m ²
Selbstwendefock	48,0 m ²
Maschine (Volvo P.)	55 kW/75 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwichkonstruktion mit Schaumkern. Bodengruppe mit Kohlefaser-Verstärkungen

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	439 110 €
Preis segelfertig ²	449 970 €
Komfortpreis ²	477 800 €
Garantie/gegen Osmose	2/5 Jahre

Werft Cantiere del Pardo, 47122 Forlì (Italien); www.grandsoleil.net

Vertrieb www.kroeslin-yachting.de

Yacht-BEWERTUNG

Mutiges, aber durchdachtes Blauwasser-Konzept von Cantiere del Pardo. Die 46 LC kann seglerisch begeistern und zeigt wenig Schwachpunkte. Das Boot ist nicht günstig, das Gesamtangebot aber dennoch stimmig

Konstruktion und Konzept

- + Klare Ausrichtung als Tourenboot
- + Hoher Qualitäts- und Ausbaustandard
- Relativ hoher Preis

Segelleistung und Trimm

- + Sehr gutes Steuergefühl
- + Segelt ausgewogen am Wind
- Untertakelt bei Leichtwind

Wohnen und Ausbaugüte

- + Schöner und funktionaler Ausbau
- + Gute Anordnung der Pantry
- Koje Vorschiff viel zu schmal

Ausrüstung und Technik

- + Gut nutzbare Badeplattform
- + Staufach für Rettungsinsel

Cockpitzelt. Pfiffig: Auf dem Vordeck über der Vorschiffkabine ist der Kajütaufbau um ein paar Zentimeter tiefer gelegt und flach gebaut. Darauf kann man sich mit zusätzlichen Polstern eine schöne Sonnenbank mit Bimini-Option einrichten.

Im Standard kommt die 46 LC mit einem einfachen und nur mäßig hohen Zwei-Saling-Rigg von Sparcraft. Der Mast steht an Deck. Dazu wird das Boot ab Werft mit einer Selbstwendeinrichtung für die Fock bestückt. Die Segeltragezahl liegt bei einem fahrtenorientierten Wert von 4,4. Für die lange Fahrt offshore und für windige Reviere im Norden reicht das Potenzial aus. Für den Einsatz am Mittelmeer kann das Schiff (wie das Testboot auch) mit einem etwas höheren Mast sowie Rod-Rigging und hydraulisch verstellbarem Achterstag ausgestattet werden. Dieses Sportförderpaket gibt es für einen Aufpreis von 9400 Euro. Machbar sind zudem eine größere Genua mit 106 Prozent Überlappung und Holepunktschienen auf dem Kajütaufbau. Als weitere Option bietet die Werft einen Rollmast an. In dem Fall ist ein Profil von Seldén, dazu ein vertikal

durchgelattetes Großsegel von Elvström vorgesehen – eine geprüfte Kombination.

Für den Leichtwind-Test vor der ligurischen Küste bei Portofino bewährt sich überdies ein rollbarer Code Zero (Aufpreis rund 13 000 Euro) als höchst willkommenes Accessoire. Bei Wind um acht Knoten Stärke erreicht die 46 LC damit 7,4 Knoten Speed auf einem Winkel von 50 Grad zum wahren Wind und segelt fast so schnell wie der Wind bläst. Mit der Selbstwendefock hingegen

kann das Boot bei diesen Bedingungen nur wenig mehr Höhe laufen. Die Wendewinkel betragen knapp 90 Grad, und die Geschwindigkeit liegt bei nur wenig über 5 Knoten. Bei Schwachwind wie im Test kann das Rigg mit der Fock nicht viel Druck aufbauen. Bessere Performance wird das Boot zweifellos bei mehr Wind zeigen.

GENUSSVOLL, NUR BEIM SEGELN

Zwei große Schotwünschen auf jeder Seite dienen für das Setzen und das Trimmen der Segel. Weil die Lasten auf Schiffen dieses Formats generell groß sind, empfehlen sich elektrische Zusatzantriebe, die es als Option gibt. Damit ist das Handling einfach und mühelos. Weil die beiden Wünschen aber sehr dicht zusammenstehen und hier viele Leinen ankommen, muss man sich um die Übersicht im Manöver bemühen und mit Bedacht arbeiten. Dafür ist das Handling weitgehend einhandauglich.

Ein wahrer Genuss ist es, die 46 LC am Wind zu steuern. Vor allem, wenn mit dem Code Zero genug Power aufgebaut werden kann. Ein leichter Ruderdruck sorgt dann für

DIE INVESTITION FÜR EINEN ROLLBAREN CODE ZERO ZAHLT SICH AUS

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



AZUREE 46

Konstrukteur.....	Rob Humphreys
Rumpflänge	14,00 m
Breite	4,25 m
Tiefgang/alternativ.....	2,60/2,20 m
Gewicht	10,7 t
Segelfläche	124,5 m ²
Segeltragezahl ¹	5,2
Preis ²	343 910 €
Preis segelfertig ²	377 080 €
YACHT-Test	3/2014

Luxuriöser Sport-Tourer mit hohem Leistungspotenzial. Gebaut wird die große Azuree in der Türkei. Modernes Design mit zwei Ruderblättern



DEHLER 46

Konstrukteur.....	Judel/Vrolijk & Co.
Rumpflänge	13,95 m
Breite	4,35 m
Tiefg./altern.....	2,25/2,50/1,85 m
Gewicht	10,8 t
Segelfläche	114,1 m ²
Segeltragezahl ¹	4,8
Preis ²	273 580 €
Preis segelfertig ²	278 580 €
YACHT-Test	22/2014

Vielseitiges Schiffskonzept für Familien- und Regattasegler. Kann für verschiedene Leistungsstufen ausgebaut werden. Preislich attraktiv



ITALIA YACHT 13.98

Konstrukteur.....	Maurizio Cossutti
Rumpflänge	13,98 m
Breite	4,30 m
Tiefgang/alternativ.....	2,53/2,73 m
Gewicht	9,2 t
Segelfläche	124,0 m ²
Segeltragezahl ¹	5,3
Preis ²	427 210 €
Preis segelfertig ²	452 540 €
YACHT-Test	18/2012

Schickes Tourenboot aus Italien mit eigenständiger Optik und vielen sportlichen Eigenschaften. Schöner und hochwertiger Innenausbau



XC-45

Konstrukteur.....	X-Yachts Design
Rumpflänge	13,86 m
Breite	4,32 m
Tiefgang/alternativ.....	2,20/1,80 m
Gewicht	13,2 t
Segelfläche	112,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,5
Preis ²	473 620 €
Preis segelfertig ²	511 680 €
YACHT-Test	16/2008

Komfortabler und sehr robust gebauter Cruiser mit guten Segeleigenschaften. Die XC-45 hat erst jüngst ein umfangreiches Update erhalten

spürbare Rückmeldungen und damit für ein einfaches, optimales Steuern am Wind. Die technisch hochwertige Solimar-Steuerung funktioniert dabei tadellos und sehr direkt. Allerdings: Nur ein durchgehender Kabelzug verbindet die beiden Steuersäulen mit dem Ruderquadranten. Das sorgt zwar für einen leichtgängigen Lauf, bietet aber keine doppelte Sicherheit bei Bruch. Für ein hochseegängiges Boot mit doppelter Steuerung wären zwei getrennte Züge auf den Quadranten wünschenswert.

Ein Einbaudiesel von Volvo Penta mit 75 PS Leistung und Wellenantrieb ist als Standardmotor für die 46 LC vorgesehen. Wer will, kann sich gegen Aufpreis eine stärkere Maschine mit 110 PS einbauen lassen. In diesem Fall kommt das Aggregat von Yanmar. Auch beim Testboot ist der größere Motor eingebaut, der sich jedoch als recht laut erweist. In den Achterkabinen wird bei Marschfahrt (80 Prozent der Höchstdrehzahl) ein störend hoher Lärmpegel von 83 dB(A) gemessen. An dieses Thema will die Werft noch mal ran und mit unterschiedlichen Propellern testen.

BORDTECHNIK TADELLOS



ÜBERSICHTLICH

Die elektrische Installation ist sauber verlegt und die vielen Kabel zudem gut beschriftet



VERSENKT

Die Tanks sind unter dem Salonboden eingebaut. In der Serie bestehen sie aus Kunststoff

Für den Innenausbau sieht Cantiere del Pardo noch keine Layoutvarianten vor. Es bleibt vorerst bei einer konventionellen Aufteilung mit drei Kabinen und zwei Nasszellen. Der Salon präsentiert sich hell und freundlich und vor allem: sehr geräumig. Gefühlt ist hier mehr Platz vorhanden als bei anderen vergleichbar großen Yachten der Konkurrenz. Allerdings sind die Einbauten auch sehr offen arrangiert. Unterwegs mit Krängung und Seegang wird man nach einem guten Halt suchen müssen.

Im Hafen und bei ruhiger See ist der Wohnkomfort unter Deck dafür umso besser. Die große Sitzgruppe in U-Form bietet auch für eine größere Gesellschaft Platz zum Sitzen. Der Salontisch ist nicht nur aufklapp-, sondern auch absenkbar. Damit lässt sich im Salon nochmals eine schön große Doppelkoje aufbauen. Smart, aber nicht neu: Der kleine Navigationstisch auf der Steuerbordseite lässt sich absenken. Damit kann dort ebenfalls eine zusätzliche Einzelkoje eingerichtet werden.

Viel Lob verdient die äußerst geräumige Pantry, die backbords im Durchgang zur →



Schier. Der Targabügel nimmt die Großschot aus dem Cockpit. Einen Traveller gibt es nicht

Achterkabine eingebaut ist. Die zahlreichen Stauräume sind gut unterteilt und können auch große Töpfe und Pfannen aufnehmen. Und zum Niedergang ist ein zusätzliches Möbel mit Doppelspüle angebaut. Zum Geschirrwaschen zum Beispiel können hier zwei Personen arbeiten, ohne sich auf den Füßen zu stehen. Damit diese Anordnung möglich wird, ist der Niedergang etwa zehn Zentimeter nach Steuerbord versetzt eingebaut. Das fällt aber kaum auf.

Auch die Achterkabinen sind nicht ganz symmetrisch. Auf der Steuerbordseite ist etwas mehr Platz vorhanden, weil hier die Doppelkoje getrennt und zu zwei Einzelbetten umfunktioniert werden kann. Die Kojenlager sind dazu ganz einfach verschiebbar. In beiden Achterkammern sind die Kojen groß genug, dass hier zwei Personen bequem schlafen können. Anders im Vorschiff. Weil das Inselbett hier weit nach vorn eingebaut ist, beträgt die Breite auf Höhe der Schultern nur 1,27 Meter. Zu wenig für zwei erwachsene Personen.

Die beiden Toilettenräume sind mit viel Holz schön ausgebaut und verfügen auch

über genügend Stauräume. Allerdings fallen die Standardkloschüsseln lächerlich klein aus, und die Lüftungsmöglichkeiten sind mit jeweils nur einer kleinen Luke ungenügend.

Wie von Cantiere del Pardo kaum anders zu erwarten, ist der Konstruktions- und Ausbaustandard auch beim neuen Schiff überdurchschnittlich gut. Vor allem die fast makellose Qualität der Verarbeitung unter Deck gefällt. Auch bezüglich der Bordtechnik gibt es keine nennenswerten Kritikpunkte. Die

elektrische Verkabelung, die Leitungen der Wasserversorgung und die Installation der Tanks unter den Bodenbrettern im Salon sind tadellos, nachvollziehbar angeordnet und für Wartung bestens zugänglich.

TEUER, ABER MIT GRUND

Mit einem Grundpreis ab Werft von brutto 439 110 Euro (ohne Segel) ist das neue Schiff von Grand Soleil nicht gerade günstig, vergleichbar nur mit den preislich wie aber auch qualitativ ebenso gehobenen Angeboten von X-Yachts oder Italia Yachts. Dass es in dieser Schiffsgröße auch günstiger geht, beweist zum Beispiel Dehler mit seiner 46er (siehe Konkurrenzübersicht S. 81).

Mit ihrem neuen Blauwasserprogramm LC machen die Italiener von Cantiere del Pardo einen mutigen Schritt zur Seite. Dass dies gut gehen kann, hat X-Yachts mit einer ähnlichen Strategie bereits bewiesen. Die Italiener könnten nachziehen. Das ehrliche und gradlinige Schiffskonzept und die Klasse bieten dafür eine gute Grundlage.

DIE 46LC MACHT DEN AUFTAKT. WEITERE MODELLE SIND IN PLANUNG

MICHAEL GOOD

FREUNDLICH, HELL UND OFFEN



*Zum Innenausbau aus Eichenholz gibt es Varianten auf Wunsch. Der Kunde bestimmt die Holzsorte. Die vielen und großen Fenster fördern **EINE MENGE LICHT** nach innen*



VERSCHIEBBAR

Aus einer großen können auch zwei kleine Kojen gemacht werden. Einmal schieben



AUSGEDEHNT

Der Pantry wurde mehr Platz spendiert. Sie dankt es mit vielen Stauräumen



ANGENEHM

Auch in den Nasszellen verarbeitet die Werft viel Holz. Die Duschen sind abtrennbar



BEWEGLICH

Der Navigationstisch lässt sich absenken. Aus den Sesseln wird dann eine Sofakojen