

Starke Synthese

Racer-Technik mit Cruiser-Komfort – die neue Grand Soleil 50 soll mehr als nur ein schnelles, schönes Schiff sein

Wer ein Schiff in der Länge um 15 Meter sucht, findet ein großes Angebot – längst bauen die meisten Serienwerften Yachten dieser Größe. Wenn das Wunschobjekt zudem sportlich-dynamisch ausgelegt sein soll, reduziert sich die Auswahl stark. Eine X-50 etwa käme in Betracht oder die Comet 51S; auch die Hanse 531 wird man sich ansehen. Und selbstverständlich die Grand Soleil 50, die schon auf dem Papier nicht nur für guten Speed steht, sondern mit zeitlosen, harmonischen Linien aufwartet und angesichts eines Preises von rund 400 000 Euro fair kalkuliert ist.

Das Schiff aus der norditalienischen Werft Cantiere del Pardo wurde vom Erfolgsteam Judel/Vrolijk konstruiert und vom französischen Experten Patrick Roséo gestaltet. Mit ihren strakenden Linien, dem maßvoll steilen Bug und Heck sowie dem eher flachen Freibord ist die Grand Soleil eine Augenweide. Besonders harmonisch gestalteten die Designer den Aufbau. Von oben und von der Seite be-



Doppelte Räder, tiefer Traveller: Effizienz, Kontrolle und einfacher Durchgang

trachtet, finden die Linien ihren Fluchtpunkt an der Bugnase. Damit bleibt Cantiere del Pardo ihrem Ruf treu: Von jeher gelten die Yachten aus Italiens größter Serienwerft als „Swans des Mittelmeers“, sprich als gediegen und ausgesprochen hübsch.

Ästhetik, Optik und natürlich Image sind Marketing-Instrumente, die speziell bei höherpreisigen und größeren Schiffen greifen, wo harte Fakten wie Bauweise und Ausstattung von Werft zu Werft weniger differieren und wo Kosten weniger kaufentscheidend sein können als in den Klassen darunter. Ziel einer Werft mit langen Erneuerungszyklen der Produktpalette muss daher sein, Yachten zu schaffen, die auch in fünf Jahren noch nicht alt aussehen, die zeitlos-klassisch modern sind. In diesem Bereich punktet die Grand Soleil 50 schon mal.

Nützt nur alles nichts, wenn sie nicht auch schnell und gut segeln würde.

Guter Speed, perfektes Layout

Porto Cervo, Costa Smeralda, Sardinien. Start frei zum Grand Soleil Cup, einer Markenregatta, die trefflich geeignet ist, das Image der sportiven Racer-Linie der Werft, die besonders im Mittelmeer abzuräumen pflegt, auf Volkes Niveau herunterzubrechen.

Das Testschiff trägt natürlich das Race-Rigg, das einen guten Meter länger ist. Normalerweise werden daran statt 129 ganze 140 Quadratmeter am Wind gesetzt. Der Eigner entschied sich jedoch für die nur 108-prozentige Genua, die



zwischen den Wanten geschotet wird. Unter Wasser wirkt die 2,80 Meter tiefe Flosse, zu der es die weniger leistungsstarken Alternativen in den Maßen 2,55 und 2,30 Meter gibt.

Das große Boot schrubbt bei rund 12 Knoten am Wind mit bis zu 7,6 Knoten an der Kreuz durch die flachen Wellen und bietet dabei Wendewinkel von knapp unter 90 Grad an.

Das ist für einen Performance-Cruiser sehr ordentlich und ließe sich dabei noch etwas verbessern. Denn das Testschiff war mit nahezu allem ausgestattet, was sich auf

Riss nach IMS und
IRC von Judel/Vrolijk:
schnelle Linien, viel Tuch
und drei Kielooptionen



der Ausrüstungsliste finden lässt: Bugstrahlruder, Generator, Wassermacher, Klimaanlage sowie elektrifizierte Heckklappe und Winschen sind dem Komfort zwar dienlich, der Leistung unter Segeln jedoch abträglich.

Das Boot lässt sich mit der Doppelradanlage sauber steuern, verlangt aber Aufmerksamkeit. Der Ruderdruck ist für ein Feedback richtig dosiert, das Wendeverhalten tadellos. Weiterhin gefällt der Arbeitsplatz des Steuermanns: Ob stehend oder seitlich sitzend – ganz entspannt und mit guter Sicht auf Windfäden

und Welle dreht er an einem der beiden Räder, die mit einer Höhe von 115 Zentimetern vom Boden bis zur Oberkante richtig dimensioniert sind.

Sinnvolle Maße fanden die Konstrukteure auch für Winschenpositionen und das gesamte Layout. Die Genuatrommeln sitzen für effektives Kurbeln schön weit innen auf dem Stül, und die am Baum entlang nach vorn und an Deck wieder nach achtern geführte doppelte Großschot (German cupper system) ist vom Rudergänger aus erreichbar, was beim Kleincrowsegeln entscheidend sein kann.

Obendrein wirkt das Deck aufgeräumt und übersichtlich. Natürlich gibt es ein Stül für die Sprayhood, leinenverstellbare Holepunkte (wenn auch nur als Extra) und einen effizienten Traveller auf dem Cockpitboden direkt vor den beiden Rädern. Weiterhin ist im Bug neben dem Segelstauraum ein herausklappbarer Anker galgen zu registrieren, im Heck gut nutzbarer Stauraum.

Viel Platz, schöner Ausbau

Das Innere steht dem guten äußeren Eindruck in nichts nach; auch hier ►

Das hervorstechende Merkmal ist ihre **Eleganz**, aber auch Bauweise, Deckslayout,

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Judel/Vrolijk
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Rumpflänge	14,90 m
LWL (Wasserlinienlänge)	13,20 m
Breite	4,56 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	8,8 kn
Gewicht	13,0 t
Ballast/-anteil	4,3 t/33 %
Großsegel (Standard)	57,5 m ²
Genua (Standard, 140 %)	71,3 m ²
Segeltragezahl (Standardbesegelung)	4,8
Motor	40 kW/55 PS
Rumpf- und Decksbauweise	Rumpf Sandwich, Schaumkern unter Vakuum verklebt. Stahlrahmen für Rigg- und Kielkräfte. Deck Schaum-Sandwich

► PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft	391 850 Euro
Preis segelfertig (nach YACHT-Def.)	404 320 Euro
YACHT-Komfortpreis	427 150 Euro
Werft	Cantiere del Pardo, www.grandssoleil.net
Vertrieb	European Yacht Consultants, 81737 München; Tel. 089/67 34 60 46; www.eyc-ag.com
	Vento Yachthandel, 24235 Laboe; Tel. 04343/87 31; www.grandssoleil.de
hanseboot 2005	Deutschland-Premiere; Halle 8, Stand 3

► SEGELLEISTUNGEN (O. ABDRIIFT U. STROM)

Am Wind (ca. 42 Grad)	7,6 kn
60 Grad	7,8 kn
90 Grad (Gennaker)	8,0 kn
130 Grad (Gennaker)	7,3 kn
Windgeschwindigkeit	10–14 kn/3–4 Bft.

Yacht - BEWERTUNG

Die Grand Soleil 50 ist eine fast kritikfreie, gelungene Interpretation des modernen, schnellen und schönen Performance-Cruisers

► Konstruktion und Konzept

- Gelungene, zeitlose Linienführung
- Wahlmöglichkeiten für Rigg und Kiel

► Segelleistung und Trimm

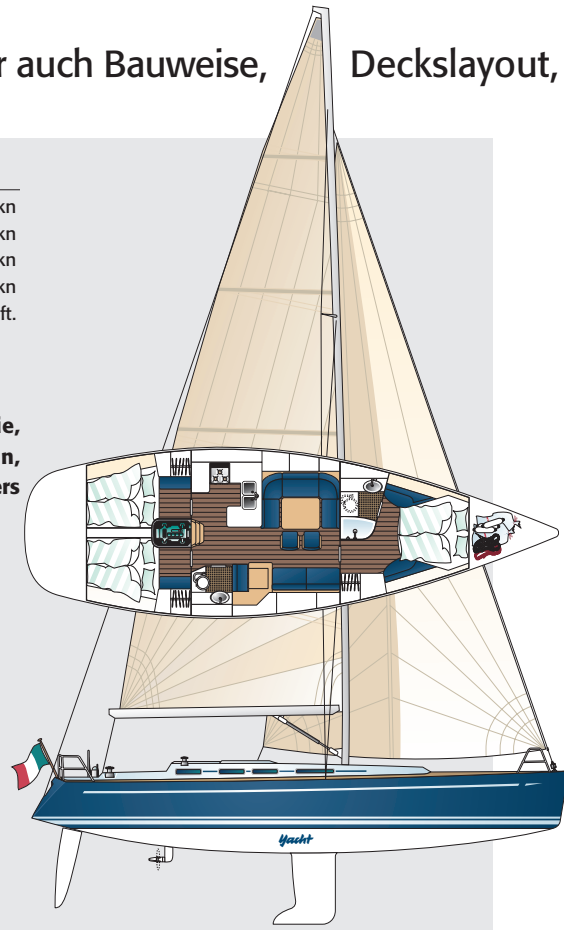
- Großes Potenzial
- Effektives Deckslayout

► Wohnen und Ausbauqualität

- Qualitativ und optisch hochwertiges Interieur

► Ausrüstung und Technik

- Ordentliche Serienausstattung



wird die Werft ihrem Ruf in Hinsicht auf Eleganz und Wohnkultur gerecht. Der Ausbau erfolgt in angenehm ruhig gemasertem, mattem Mahagoni. Er ist form-schön und gelungen, wenn auch nicht in jedem Punkt perfekt. Da findet sich schon mal ein zu großes Spaltmaß oder ein Kratzer durch eine scheuernde Niedergangstreppe. Kleinigkeiten.

Was überzeugt, ist die Gesamtanmutung und die Raumaufteilung. Es gibt zwei Versionen mit drei oder vier Kabinen. Die beiden Achterkammern sowie der Salon bleiben in jedem Fall identisch.

In der Drei-Kabinen-Version nimmt die Eignerzimmer das gesamte Vorschiff ein, natürlich wird hier ein separates Bad mit abteilbarer Dusche angeboten. Die Koje ist 2,02 Meter lang und satte 1,74 Meter in Schulterhöhe breit. Spots und Leselampen sowie Steckdosen für Land- und Bordstrom sind ebenso wie ein großer Schrank nebst vielen Schapps vorhanden, zudem wurden zwei kleine Sitzmöglichkeiten geschaffen. Unter der Koje muss man Staugut nicht mühsam

rauszerren; dieser Raum wurde mit einer großen Schublade bestens genutzt. Schön auch die teils hölzernen, teils skai-bespannten Oberflächen.

In der Maximalkojen-Variante ist die Eignerzimmer gestutzt und zu Lasten des Bugstauraums nach vorn gewandert, das Bad wurde verkleinert und der Allgemeiner zugänglicher gemacht. Eine Stockbett-kammer an Steuerbord schafft zwei weitere Schlafplätze.

Schiffes Interieur, wenig Kritik

Der Salon ist mit einer klassischen U-förmigen Pantry dicht am Niedergang, einer gut bemessenen Navigationsecke und einer üppigen Sitzgruppe ausgebaut. Zwei einzelne Hocker im Durchgang lassen sich verschieben (und bleiben durch einen ausgeklügelten Mechanismus in jeder Position fixiert), wodurch zwei zusätzliche Sitzplätze am Tisch entstehen. Der durchgesteckte Mast, ohnehin für ein Schiff dieser Größe und dieses Charakters obligat, stört kaum und auch die Unterzüge der weiter innen ansetzenden Wanten be-

tonen die Tatsache, dass es sich um das Innere einer Yacht handelt.

Schön ebenfalls das Vorhandensein von soliden Handläufen an den Außenseiten des Salonhimmels. Schade jedoch das Fehlen von angewinkelten Treppenstufen im Niedergang.

Plus und Minus auch in der Pantry. Erfreulich ist, dass tiefe Waschbecken eingebaut wurden, die für den Wasserablauf selbst bei Lage zur Schiffsmitte gerückt wurden. Weiter ist vor diesen Waschbecken ein Abtropffach installiert, und der Stauraum geriet ausreichend. Verdrießlich dagegen: Der Kocher hat nur zwei Flammen. Auf einem 50-Fuß-Schiff sollte man drei Brenner erwarten dürfen.

Die Innenraumhöhe variiert im Salon von 1,89 bis 1,91 Meter. Das ist für die meisten Menschen einerseits gut ausreichend und erlaubt andererseits flache Maße von Freibord und Aufbau.

Die Abmessungen der identischen Achterkammern erfreuen ebenfalls ihre Bewohner. Neben der Innenraumhöhe von 1,89 Metern gefallen die immerhin

Speed und selbst der Preis sind Pluspunkte



Klassisch: Salon mit U- und Zusatzsofa, abgewinkelte Pantry am Niedergang



Ordentlich: identische Achterkammern mit genug Platz und doppeltem Trennschott



Gestaltet: zeitlose Formgebung und Oberflächen-Design selbst im Duschbad



Üppig: Vorschiffskabine mit Kingsize-Bett und eigenem Bad in der Eignerversion

knapp 1,50 Meter breiten Zweierkojen. Trotz dieser Maßnahme blieb genug Rumpfbreite, um doppelte Trennwände einzubauen. Die isolieren wirkungsvoll den Schall. Der Abstand zwischen den beiden Längsschotten reicht, um zusätzliche Aggregate wie Wassermacher oder Generator unterzubringen.

Sorgfältiger Bau, moderne Technik

Im Verborgenen finden sich nach Wertangaben noch weitere Qualitäten der Grand Soleil. Der Rumpf ist ein handaufgelegtes Sandwich-Laminat, das nur in einigen Bereichen unter Wasser durch solides GFK ersetzt wird. Vinylesterharz in der äußeren Laminatschicht steht für guten Osmoseschutz. Für hohe Festigkeit verwendet die Werft multiaxiale und unidirektionale Fasergelege. Der Sandwich-Schaum wird unter Vakuum verklebt.

Ein vom Motor bis vor den Mast reichender und breiter Gitterrahmen aus verzinktem Stahl nimmt die Kräfte des Kiels, der Wanten und des Masts auf. Er wird durch einen Hochleistungskleber aus

Metall und Acryl sowie Winkellaminat mit dem Rumpf verbunden, was die unterschiedlichen Eigenschaften von Stahl und GFK ausgleichen soll. Die Verbindung von Deck und Rumpf erfolgt wieder durch einen Hochleistungskleber, der laut Werft die beiden Bauteile miteinander sozusagen verschweißt. Diese Technik sei bereits auf vielen Racern und großen Fahrtenyachten erfolgreich zum Einsatz gekommen.

Insofern nutzt Cantiere del Pardo die Erfolge der Race-Linie nicht nur als Marketing-Werkzeug, sondern auch als Testfeld, was wiederum den Cruisern zugute kommt.

Somit bietet die Grand Soleil 50 das Beste aus beiden Welten: Konstruktions-Know-how, Technik und Potenzial aus der Regattaszene sowie Komfort, Eleganz und Wohnbarkeit aus dem Fahrtenbereich.

Fridtjof Gunkel



Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test