



DOLCE VITA OHNE GRENZEN

Die GRAND SOLEIL 52 LC punktet mit Vielseitigkeit, üppigem Luxus und tadelloser Bauqualität. Die zudem aufregend schöne Italienerin wird als Premiere auf der Messe boot in Düsseldorf zu sehen sein – und hier vorab





Aufgeräumt. Die vordere Plicht bleibt komplett unverbaut. Einen Cockpittisch gibt es als Option

Manchmal, so scheint es, haben es die Konstrukteure und Designer beim Aufbau einer Werftlinie gar nicht so schwer. Nimmt man zum Beispiel die neue Grand Soleil 52 LC und vergleicht das Schiff mit der kleineren 46 LC (Test in YACHT 14/15), so muss man schon sehr genau hinsehen, um Differenzen zu erkennen. Es ist so, als würde man ein „Finden-Unterschied“-Rätsel lösen wollen.

Konkrete Abstufungen ergeben sich erst mit dem Studium der technischen Daten. Die neuere und größere Yacht von Cantiere del Pardo ist gut zwei Meter länger, rund einen halben Meter breiter und somit generell etwa gestreckter als ihre kleine Schwester. Die Optik, das Layout und das Konzept bleiben dagegen fast vollständig unverändert, zumindest außen. Das Plus an Länge und Volumen investieren die Yachtbauer in Italien zunächst in mehr und größere Stauräume an Deck. Im Unterschied zur 46 LC zeigt der 52-Fußer jetzt zusätzlich eine riesige Segellast im Vorschiff. Und die Heckgarage ist deutlich größer und tiefer geworden,

sodass hier ein kleines Schlauchboot mit Motor quer gestaut werden kann. In diesem Längensegment gehören derartige Annehmlichkeiten schon zum unabdingbaren Klassenstandard.

Vor bald drei Jahren haben die Italiener überraschend den Aufbruch ins luxuriöse Fahrtensegment angekündigt und mit der LC 46 auch fulminant umgesetzt. Erstmals überhaupt hat damit die Werft in Forlì an der Adriaküste ihre bis dahin ausnahmslos sportliche und leistungsorientierte Basis ver-

lassen. Das neue Schiff wurde aus dem Stand zur Wahl als Europas Yacht des Jahres 2016 in der Kategorie Luxusyachten vorgeschlagen und hat die begehrte Auszeichnung auch auf Anhieb gewonnen. Vom Erfolg beflügelt, setzt Cantiere del Pardo nun mit einem noch größeren Schiff nach.

BLAUWASSER? – NA JA!

Die Bezeichnung LC soll dabei Long Cruise bedeuten, also lange Fahrt. Der Link ins Blauwasser-Thema trifft den eigentlichen Kern der Ausrichtung nur bedingt. Natürlich kann man mit dieser Art von Schiffen auch lange Schläge offshore absolvieren. Das Boot allerdings deckt sich vielmehr mit den Ansprüchen an das noble und luxuriöse Touren, vorzugsweise in eher ruhigen, mediterranen Gewässern. Der moderne Begriff „Gran Turismo“ würde die Schiffe aus der Tourenlinie von Cantiere del Pardo besser beschreiben können.

Dafür stehen das weite, unverbaute, aber auch nicht besonders gut geschützte Cockpit, das vergleichsweise hohe und sportliche Rigg sowie unter Deck der offene und loftartige Innenausbau.

DER EINSATZ IN MEDITERRANEN GEWÄSSERN HAT KLARE PRIORITÄT

SILBERGRAU MUSS NICHT SEIN

Die Zeichen für das LC-Konzept von Grand Soleil stehen also doch eher auf Luxus und Leistung statt auf Sicherheit und Nehmerfähigkeiten für die hohe See. Was die gute Qualität der Schiffe bestimmt nicht schmälert, wenn man die Einordnung richtig vornimmt. Die Konstruktion stammt von Marco Lostuzzi, einem renommierten Namen in der Szene. Lostuzzi hat schon für Sly oder Solaris gezeichnet, Marken, die denn auch besser ins Konkurrenz-Schema von Grand Soleil passen als Hallberg-Rassy oder X-Yachts – zum Beispiel.

Wie schon die kleinere Schwester lässt sich auch die neue Grand Soleil 52 LC weitgehend auf spezifische Kundenwünsche ausrichten. Bezüglich Riggkonfiguration, Ausstattung an Deck, Formen und Farben kann der angehende Eigner weitgehend selbst bestimmen. Das silbergraue Farbschema von Rumpf und Deck wie bei dem Testboot zum Beispiel muss man nicht zwingend auch so übernehmen.

Im Paket lässt sich das Schiff zudem für einen ausgewiesenen sportlichen Regatta-Einsatz ausrüsten – mit einem höheren Rigg und Rod-Wanten, größeren Winschen, hydraulischem Achterstagspanner sowie ohne den wuchtigen Targabügel über dem Cockpit, auf welchem beim Standard-Boot die Großschot angeschlagen ist. Dazu schließt in der Sport-Ausführung die Heckklappe bündig mit dem Cockpitboden ab. In der Basis-Version ist die Klappe etwas höher gezogen und bildet damit den sicheren Heckabschluss.

KREUZEN MIT GENUSS

Auch beim Testboot, der Baunummer 2, hat sich der Eigner für das sportliche Zusatzpaket entschieden, trotzdem aber einen Alu-Rollmast auf das Boot stellen lassen. Die Segelmacher vom Millenium Technology Center in Italien haben dafür einen leistungsstarken und äußerst formstabilen Satz High-Performance-Tücher gebaut, mit einem vertikal durchgelatteten Groß und einer um 106 Prozent überlappenden Genua.

Bei rund 12 Knoten stabiler Seebrise im Test kommt die Grand Soleil 52 damit schnell auf 7,5 Knoten hart am Wind und wendet über einen Winkel von 80 Grad. Mit halbem Wind zeigt die Logge 8,6 Knoten an, dies mit einer unveränderten Garderobe. Für diesen Kurs und bei diesen Windbedingungen wäre ein rollbarer Code Zero wohl die perfekte Wahl. Allerdings war das Se- →



Für die Baunummer 2 wurde die Option ohne den WUCHTIGEN TARGABÜGEL über dem Cockpit gewählt. Die großen Rumpffenster prägen die Optik zusätzlich



UNVERZICHTBAR

Für den langen Schlag zwingend: Die Sprayhood schützt den Niedergang und Teile des vorderen Cockpits



KOMPAKT

Die Winschen stehen sehr eng zusammen und dicht am Steuerrad. Das Handling braucht schon etwas Übung



GREIFBAR

Für die Rettungsinsel ist ein geschlossener Stauraum im Cockpit vorgesehen – eine gute und sichere Lösung



VERBORGEN

Fallen und Trimmleinen verschwinden ab Mastfuß unter Deck. Die Selbstwende-Einrichtung ist eine Option



HERAUSRAGEND

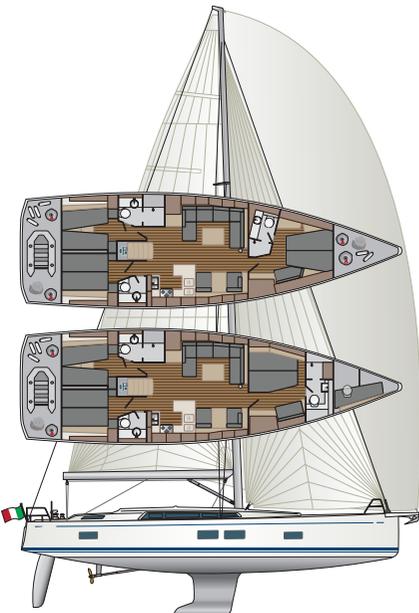
Der solide Bugspriet ist aus Kohlefaser gebaut und ab Werft fest montiert. Daran hängt auch der Anker



ABGESENKT

Die Badeklappe liegt fast auf der Wasseroberfläche auf. In der Heckgarage lässt sich ein kleines Dingi stauen

GRAND SOLEIL 52 LC



Der voluminöse Rumpf bleibt achtern sehr breit, wie es heute üblich ist. Ausbauplanvarianten gibt es nur für das Vorschiff

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFF UND STROM

40 Grad	7,5 kn
60 Grad	8,0 kn
90 Grad	8,6 kn
120 Grad	6,2 kn
150 Grad	4,9 kn

Windgeschwindigkeit: 12 kn (4 Bft.)
Wellenhöhe: Dünung ca. 0,5 Meter

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,8	
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Leistungsstarke Ausrichtung: hohes Rigg und dazu reichlich Segelfläche

KOJENMASSE

Vorschiff	2,00 x 1,62/	1,31 m
Salon (Option)	2,40	x 1,60 m
Achtern	2,01	x 1,47/1,41 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Marco Losuzzi*
CE-Entwurfskategorie *A*
Rumpflänge *16,10 m*
Breite *4,90 m*
Tiefgang/alternativ *2,45/2,10 m*
Gewicht *16,9 t*
Ballast/-anteil *5,6 t/33 %*
Großsegel *79,0 m²*
Genua (106 %) *71,0 m²*
Maschine (Volvo P.) *55 kW/75 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwichkonstruktion mit Schaumkern. Rumpf: Vakuum-Infusion, Deck: Handauflage-Verfahren

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft *689 010 €*
Preis segelfertig² *722 945 €*
Komfortpreis² *757 675 €*
Garantie/gegen Osmose *2/5 Jahre*

WERFT Cantiere del Pardo, 47122 Forli (Italien); www.grandsoleil.net
WERFT www.kroeslin-yachting.de

Yacht-BEWERTUNG

Vielseitiger, luxuriöser Tourer von Cantiere del Pardo. Die Grand Soleil 52 LC zeigt unter Segeln starke Leistungen und bietet gleichzeitig hohen Komfort an wie unter Deck. Der Preis ist gehoben – nicht ohne Grund

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Stimmiges Allround-Konzept
- + Hoher Qualitätsstandard
- Eingeschränkt hochseetauglich

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Hohes Leistungspotenzial
- + Steuerung leicht und kontrolliert

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Schön gebautes Interieur, sehr ruhig
- + Großzügig angelegte Pantry
- Wenig Festhaltungsmöglichkeiten

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Wahlweise mit oder ohne Targabügel
- + Hochwertiger Ausstattungsstandard
- Wunschen stehen zu dicht beisammen

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

IN ALLER RUHE GENIESSEN: BEIM SEGELN IST ES INNEN EXTREM LEISE

aufklappbare Schotfächer zur Verfügung. Sie sorgen für Ordnung im Cockpit.

DIE WUCHT FÜR DIE BUCHT

Offen, weitläufig, hell und äußerst gemütlich, so präsentiert sich der Innenausbau der Grand Soleil 52. Die feinen Strukturen der Alpi-Furniere beruhigen die Optik und sorgen für ein behagliches Wohnambiente unter Deck. Dazu kommt die loftartige Gliederung der Möbel und Ausbauten, was dem Interieur enorm viel gefühltes Raumvolumen verschafft. Unter Deck könnte man glauben, sich auf einem wesentlich größeren Schiff aufzuhalten. Schön ist dies für mondänes Wohnen in der Bucht oder im Hafen.

Unterwegs unter Segeln und bei viel Krängung allerdings sucht man im offenen Layout vergebens nach Festhaltungsmöglichkeiten. Es fehlt an sinnvoll platzierten Handläufen oder zumindest Griffmulden – wohl zugunsten der schieren und stimmigen Optik unter Deck. Ganz anders dagegen in der Pantry: Das Grundlayout der Küche bildet eine fast geschlossene Bucht. Hier kann man auch unterwegs gut und sicher stehen und

gel für den YACHT-Test leider nicht an Bord. Auch ein Gennaker hat gefehlt. Auf tieferen Kursen mit Wind von achtern und ohne die zusätzlichen Segel-Optionen erlahmt die anfängliche Dynamik am Wind dann doch schnell und empfindlich.

Die Grand Soleil 52 LC an der Kreuz zu steuern ist aber eine große Freude. Ganz leicht und mit gutem Gefühl am Rad lässt sich der große und immerhin 16,9 Tonnen schwere Tourer optimal an sein Leistungspotenzial heranführen. Dabei kann der Steuermann aus seiner Position die Segel weitgehend selbst einstellen. Beim Testschiff helfen dafür elektrische Antriebe, welche für alle Wunschen an Bord als Option erhältlich sind. Ausnahmslos alle Schoten, Fallen, Trimm- und Reffleinen führen vom Mastfuß unter Deck zurück auf jeweils zwei große Wunschen direkt vor die Steuersäulen. Damit bleibt der vordere Bereich der Plicht komplett von sämtlichen Einrichtungen zum Setzen und Trimmen der Segel befreit. Es gilt im Cockpit eine klare Zweiteilung: Achtern wird gesteuert und gearbeitet, vorn kann man ungestört die Fahrt genießen.

Allerdings hat dieses sehr kompakte Layout auch Nachteile. Die beiden Schotwunschen auf jeder Seite stehen extrem dicht beisammen, und auch die Stopper für die vielen Leinen sind mit nur wenig Abstand unmittelbar davor montiert. Hier muss man sich speziell in den Manövern um eine gute Übersicht bemühen und vorab überlegen, welche Leinen in welchem Moment zu greifen sind. Auch ist im Bereich um die Wunschen ständiges Aufräumen gefragt, damit das laufende Gut nicht in einer heillosen Wuhling endet. Dafür stehen aber große,

SCHÖNER WOHNEN

findet viele Haltemöglichkeiten. Dazu glänzt dieser Bereich mit großen Stauräumen und reichlich Arbeitsfläche.

Bezüglich des Layouts unter Deck bleibt es ohne Alternativen bei drei großzügig angelegten Kabinen mit jeweils eigener Nasszelle. In zwei Bädern ist zudem ein abgetrennter Duschaum mit eingebaut. Die einzige Ausbauvariante ist für den Eignerbereich im Vorschiff vorgesehen. Anstelle des zentralen Inselbetts kann die Werft die Doppelkoje auch seitlich einbauen. In diesem Fall würde die Nasszelle weiter ins Vorschiff verlegt und etwas geräumiger ausfallen. Auf Wunsch kann die Segellast im Vorschiff als Kabine für den Skipper ausgebaut werden.

Bemerkenswert ist die außerordentlich gute Qualität des Innenausbaus. Speziell die Tischlerarbeiten für die Möbel sind sehr sauber ausgeführt, die Spaltmaße fallen gering aus und stimmen. Die stabilen Bodenbretter sind passgenau verlegt und knarzen auch nicht unter Belastung.

Und noch etwas fällt auf: Unterwegs und unter Segeln ist es innen ungewöhnlich ruhig, selbst im Manöver und wenn draußen im Cockpit an den Winschen gearbeitet wird. Rumpf und Deck sind als GFK-Konstruktionen im Sandwich mit Schaumkern gebaut und teilweise nochmals mit zusätzlichen Innenschalen versehen, das dämmt die Geräusche. Im Gegenzug könnte aber die Schallisolierung im Motorenraum besser ausfallen. Bei Marschfahrt (80 Prozent der Höchstdrehzahl) ist es in den Achterkabinen mit gemessenen 82 Dezibel laut.

VIEL GELD, ABER AUCH VIEL SCHIFF

Knapp 690 000 Euro kostet die Grand Soleil 52 in der Basisversion ab Werft, die Segel noch nicht mitgerechnet. In dieser Schiffsgröße ist eine faire Preiseinordnung allerdings schwierig, weil es an vergleichbaren Konkurrenzprodukten mangelt und sich auch die Ausstattungs-Standards in der Klasse ziemlich stark unterscheiden.

Luxus, Leistung, Sport und Touring: Das LC-Konzept von Grand Soleil kann eine ganze Menge von Ausrichtungen abdecken und geht dafür diverse Kompromisse ein. Auch wenn die Bezeichnung als Blauwasseryacht ein wenig in die Irre führt, ist das Boot spannend und attraktiv – gerade wegen dieser Vielseitigkeit.

*Die Optik des Innenausbaus kann der Kunde selbst bestimmen. Anstelle des **TEAKHOLZ-INTERIEURS** wie beim Testschiff kann die Werft auch helles Eichenholz verwenden – zum Beispiel*



MULTIFUNKTIONAL

Der kleine Ablagetisch auf der Steuerbordseite ist für den Apéro besser geeignet als zur Navigation auf See



ABGESICHERT

Die Pantry bildet einen fast geschlossenen Ring. Hier kann man man auch unterwegs gut und sicher arbeiten



TEILBAR

Die Kojen in den Achterkabinen lassen sich auf Wunsch teilen und auch wieder zusammenschieben



KOMFORTABEL

Großes, bequemes Inselbett in der Eignerkabine. Viele zusätzliche Stauräume finden sich unterhalb der Koje



REIZVOLL

Selbst in den Toilettenräumen baut die Werft viel schönes Holz mit ein. Auch Ablagen gibt es reichlich



LEISE

Im Motorenraum bleibt ausreichend Platz für einen Generator. Das Aggregat läuft sehr ruhig