

An der Kante: Auch
mit Druck und kleinen
Einfallswinkeln bleibt
das Schiff steuerbar



Performance in XXL

Mit ihrem neuen Flaggschiff überträgt die italienische Werft Werte des schnellen einfachen Schiffs auf ein Großboot

Jede Werft braucht ihren Phaeton, eine S-Klasse oder den Siebener. Wie für VW, DaimlerChrysler oder BMW dienen die großen, teuren und luxuriösen Flaggschiffe der Yachthersteller dem Image-Gewinn, und auch ein Markt ist da. Die Eigner kleinerer Einheiten aus demselben Hause wird es kaum stören; strahlt doch die Noblesse der Luxusyachten auf ihre Boote ab.

Der Trend zu immer größeren Flaggschiffen ist ungebrochen. Hallberg-Rassys Größte ist eine 62er, Bénéteau macht erst bei 57 Fuß Schluss, Hanse brachte gerade eine 531 auf den Markt, Contest erweitert auf 65 Fuß, und die Schöchls kommen demnächst mit einer 52. Klar, dass eine Luxuswerft wie Cantiere del Pardo aus Italien in dieser Größenliga mitspielt. Die größte Grand Soleil ist eine 56er, wenn man mal den Semi-Einzelbau Maxi One und One-Offs wie die deutsche „Sinfonie Sylt“ beiseite lässt.

An Deck ist weniger mehr

Ein zweites Standbein des Betriebs sind reine Regattayachten, die in Zusammenarbeit mit der Werft Green Marine und den Verbundwerkstoff-Spezialisten SP Systems aus England entstehen. Die professionell gesegelten Kohlefaser-Raketen haben soviel mit der Serie gemein wie der Silberpfeil von McLaren-Mercedes mit einem SLK-Cabrio von DaimlerChrysler. Während die Mittelmeer-Meisterin Grand Soleil 56 Race von den spanischen IMS-Experten Botin & Carkeek stammt, hat die Grand Soleil 56 Philippe Briand gezeichnet.

Der Franzose hat das getan, was ein Designer heute macht, wenn er eine moderne, schnelle und schöne Yacht zu Papier bringen darf. Nun ist es ja auch weit aus leichter, einem großen Schiff Schönheit zu verleihen, da die Freibordhöhen flach gehalten werden können und der Aufbau niedrig. Aber auch angesichts dieser Tatsache ist die 56er ein besonderer

Ausbund an Ästhetik, der dem Schiff eine Aura verleiht, die den Grand Soleils schon früher nachgesagt wurde: Sie sind sozusagen die italienische Antwort auf Nautors Swans. Die gestreckten Linien, die Harmonie von Heckform zur maximalen Breite, das scharfe Vorschiff und der maßvoll steile Steven zeugen von einem dynamischen Schiff. Was natürlich durch moderne Unterwasseranhänge und reichlich Segelfläche erst zu einem leistungsfähigen Paket wird.

Dabei hilft auch die Bauweise: Per Handauflegeverfahren werden bi-, tri- und quattro-axiale Glaslege, unterschiedlich dichte Schäume und Vinyl- sowie Polyesterharze zu einer leichten, aber kräftigen Sandwich-Konstruktion verklebt. Das bezieht sich auch auf das Unterwasserschiff, wo die Werft nur an hochbelasteten Stellen und im Bereich von Seeventilen Volllaminat verwendet.

Die Grand Soleils entstehen in Forlì, was zwischen Bologna und San Marino nahe der Adria liegt, in einer neuen Produktionsstätte (s. auch YACHT 22/02). Von mediterranem Müßiggang herrscht hier keine Spur; man arbeitet sechs Tage die Woche, und das offensichtlich sehr gut durchorganisiert. Beim Gang über Deck in Marina di Ravenna, dem Auslieferungshafen der Werft, fällt das auf, was heute moderne Schiffe gehobenen Anspruchs prägt: Das Deck ist aufgeräumt, die Fallen laufen verdeckt, einige Luken sind bündig eingebaut, die Aufbaufenster versenkt. Aus optischen Gründen verschwindet der Anker nebst seinem Galgen hydraulisch weggeklappt im Kasten.

Der Bugkorb besteht lediglich aus zwei nicht bis zum Steven reichenden einzelnen Geländern. Die offene Konfiguration erleichtert das An- und Vonbordgehen, macht aber bei schwerer See das Arbeiten in diesem Bereich unsicherer.

Natürlich ist eine Doppelsteueranlage installiert, die besten Blick nach vorn zulässt und die Passage achtern verein- ▷



FOTO: WERFT

GRAND SOLEIL 56

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Philippe Briand
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	16,90 m
Gesamtlänge	16,90 m
LWL (Wasserlinienlänge)	14,86 m
Breite	4,83 m
Tiefgang/Alternativen	2,75/3,10 o. 2,45 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	9,4 kn
Gewicht	19,0 t
Ballast/-anteil	7,0 t/37 %
Masthöhe über Wasserlinie	24,00 m
Großsegel	82,9 m ²
Rollgenau (140 %)	102,7 m ²
Segeltragezahl ($\sqrt{S^2/V}$)	5,1
Maschine	Yanmar (Welle), 73 kW/100 PS
Kraftstofftank	Edelstahl, 400 l
Frischwassertank	Edelstahl, 600 l
Fäkalientanks	Edelstahl, je 40 l

Rumpf- und Decksbauweise Sandwich-Laminat im Handauflegeverfahren unter Verwendung von Gelegen sowie Vinylester- und Polyesterharzen

► MESSWERTE (INNEN)

Koje Vorschiff	2,00 x 1,40 m
Kojen Achterkammern je	2,00 x 1,40 m
Koje Salon	2,45 x 0,65 m
Höhe Vorschiffskabine	1,97 m
Höhe Bad vorn	1,93–1,97 m
Höhe Salon vorn	1,94–2,07 m
Höhe Achterkammer	1,91 m
Höhe Bäder achtern	1,93 m

► AUSSTATTUNG UND PREISE

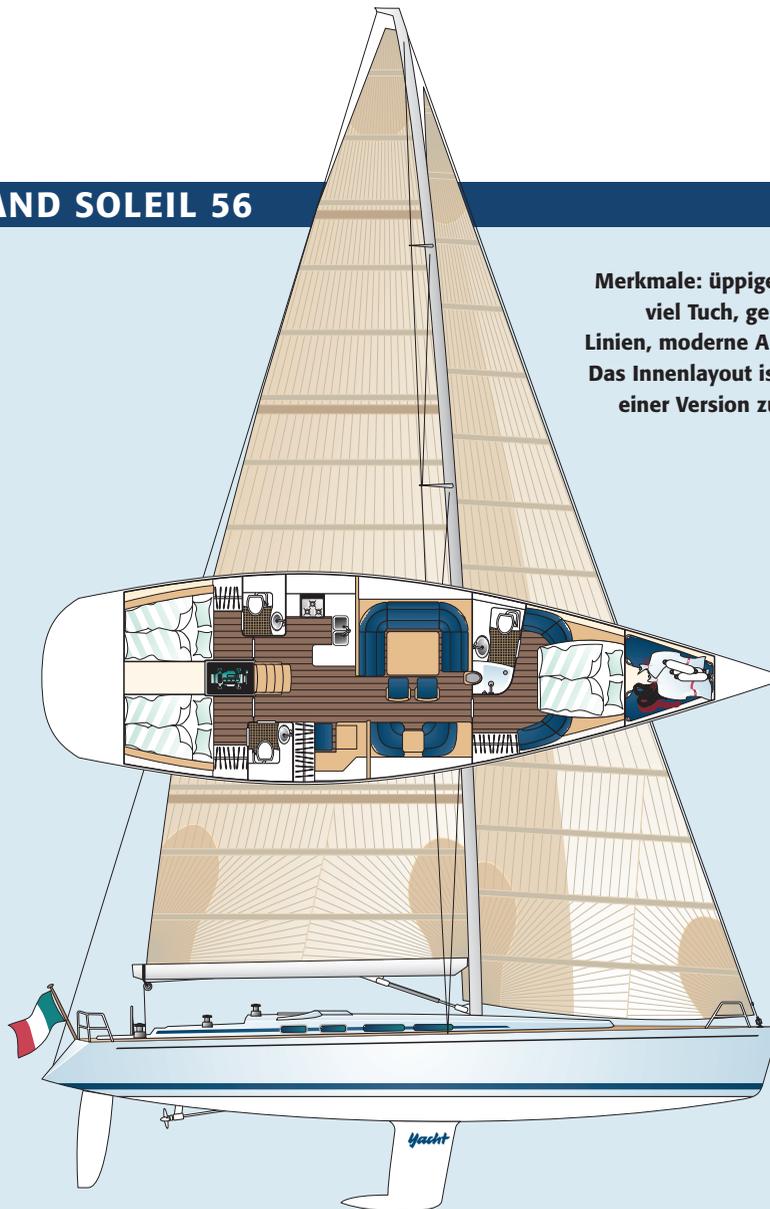
Grundpreis ab Werft	659 000 Euro
Motor, Schoten, Reling, Kompass (2), Polster, Lenzpumpe, WC (3), Pantry/Kocher, E-Kühlfach, Feuerlöscher, Positions-Beleuchtung	inklusive
Großsegel	8550 Euro
Vorsegel	7410 Euro
Segelkleid	1100 Euro
Anker, Kette, Festmacher, Fender	2250 Euro
Fäkalientank inkl. Absaugung	3590 Euro
Antifouling-Anstrich	4640 Euro
Zuwasserlassen/Übergabe	3940 Euro
Preis segelfertig (nach YACHT-Definition)	690 480 Euro

Osmose-/generelle Garantie 5/2 Jahre

Darüber hinaus im Grundpreis enthalten (Auszug)
Elektrische Ankerwinde, Babystagpütting, Teak-Fußleiste, Teak im Cockpit, Springklampen, diverse Steckdosen für Bord- und Landstrom, Landanschluss mit Batterielader, Druckwasser, Boiler, Corian-Flächen

Werft Cantiere del Pardo; Tel. 0039/0543/78 24 05; www.grandsoleil.net

Vertrieb Vento Yachthandel, Börn 4, 24235 Laboe; Tel. 04343/87 31; www.grand-soleil.de



Merkmale: üppiges Groß, viel Tuch, gestreckte Linien, moderne Anhänge. Das Innenlayout ist nur in einer Version zu haben

► SEGELLEISTUNGEN O. ABDRIFT U. STROM

Am Wind (ca. 40 Grad)	7,8 kn
60 Grad Windeinfall	9,1 kn
90 Grad Windeinfall	9,8 kn
130 Grad Windeinfall	10,3 kn
180 Grad Windeinfall	7,3 kn

Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 16–18 kn
Windstärke 5 Bft., Wellenhöhe 0,8 m

► SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt
(80 % der Höchstdrehzahl): 8,0 kn, 3000 min⁻¹

Plicht 76 dB(A)

Kajüte 72 dB(A)

Achterkajüte 76 dB(A)

Vorschiff 62 dB(A)

LEISE 70 dB(A) NORMAL 80 dB(A) LAUT

Der 100 PS starke Yanmar-Motor mit Welle ist gut schallisoliert. Gori-Overdrive-Faltpropeller. Der Motor ist unter dem Niedergang und seitlich gut erreichbar

Yacht – BEWERTUNG

Die Grand Soleil 56 ist die konsequente Übertragung des modernen Cruiser/Racers in eine seltene Schiffsgröße. Schnell, schön und optisch eine Augenweide.

► Konstruktion und Konzept

- + Elegante Linienführung, aufgeräumtes Deck
- + Hochwertige Bauweise
- Nur ein Innenraumlayout

► Segelleistung und Trimm

- + Hohes Geschwindigkeitspotenzial
- + Gutes Verhältnis von Segelfläche zu Verdrängung
- + Einfach bedien- und trimmbar

► Wohnen und Ausbauqualität

- + Saubere Verarbeitung, schöne Gestaltung
- + Gelungene Raumaufteilung in Salon und Vorschiff
- Relativ kleine Achterkammern

► Ausrüstung und Technik

- + Große Basisausstattung, Markenlieferanten



Versenkt: Der Anker mit Galgen und Rolle wird elektrisch in den Bugkasten versenkt



Versteckt: Die Fallen sind unter einer form-schönen Abdeckung im Aufbau umgelenkt



Nutzerfreundlich: Von den Rädern aus lassen sich Traveller und Vorschoten bedienen



Durchdacht: Die Fallen verschwinden unter einer Grätting. Das Schott ist versenkbar



Elektrifiziert: Um die kleine Badeplattform abzuklappen, ist keine Muskelkraft nötig



Aufgeräumt: Das große, gut aufgeteilte Cockpit, der fast einwandfreie Arbeitsplatz hinter den Rädern und die freien Flächen von Deck und Aufbau begeistern das Auge

facht. Der Spiegel lässt sich zudem elektrisch öffnen. Das große Cockpit wurde mit einem fest installierten Tisch für mehr Halt und Komfort unterteilt. Gut gelungen ist auch der Niedergangsbereich. Zum Arbeiten an den Winschen steht man sicher zwischen den lang gezogenen inneren Wänden des Aufbaus auf einer Grätting. Ein darunter liegender Raum nimmt überschüssiges Fallenmaterial auf. Klasse.

Um eine Sprayhood wegklappen und Gestänge wie Tuch verstecken zu können, gibt es eine ins Deck geformte Mulde, wie man es von Sweden- oder X-Yachts kennt. Und das Steckschott wird zum Öffnen einfach in Segmenten nach unten geschoben. Das alles macht einen durchdachten Eindruck und folgt der Forderung nach Formschönheit auch im Detail und einfacher Bedienung.

Was sich unter Segeln beweisen muss – immerhin gilt es, 185 Quadratmeter Tuch zu bändigen. Das wird auf einem Boot dieser Größe mit kleiner Crew natürlich elektrisch erledigt. Mit einer der beiden Fallenwischen zählt sie auch die Großschot, die auf einem achtern montierten Traveller läuft. Diesen kann der Steuermann direkt bedienen, und auch die Großschotwisch lässt sich per Knopfdruck von achtern aus ditholen. Nur zum Fieren muss er einen Mitsegler bemühen.

Auch die ebenfalls elektrifizierten Genuawinschen liegen in seinem Aktionsradius. Die Holepunkte sind leinenverstellbar. Das doppelte Achterstag und der Baumniederholer werden hydraulisch bedient. Wünschenswert wären noch etwas steilere Schrägen im Fußbereich des Rudergängers.

Genug Tuch für wenig Wind

Selbst mit viel Lage spurt das Schiff gut, was für eine ausgewogene Konstruktion spricht. Zum Test wehen immerhin 16 bis 18 Knoten, das entspricht 5 Beaufort. Die Krängung verlangt nach reduzierter Segelfläche, was bedeutet, dass die Grand Soleil 56 über genügend Tuch auch für schwächeren Wind verfügt. Unter den vorherrschenden Bedingungen lassen sich formidable 7,8 Knoten an der Kreuz bei einem Wendewinkel von knapp unter 80 Grad erzielen, bei halbem Wind werden es bis zu 10 Knoten. Der Ruderdruck ist auf allen Kursen sehr gering, liefert allerdings noch etwas Rückmeldung. Der Durchmesser von 100 und die Radhöhe von 120 Zentimetern vom Cockpitboden bis zur Oberkante wie auch die Platzverhältnisse für den Steuermann sind ideal. ▶



Gemütlich: Für die Zweierunde steht im Salon eine zusätzliche Sitzgruppe bereit



Seegerecht: Die L-förmige Kochecke bietet guten Halt auf See und reichlich Stauraum



Offen: Die Navigation geht ohne Trennung in den Salon über und hat viel Geräteplatz



Wohlförmig: Sanfte Rundungen, gelungene Proportionen und perfekte Oberflächen bestimmen den Innenraum. Das hell gebeizte Mahagoni ist seidenmatt lackiert



Eng: Angesichts der Schiffsgröße wirken die beiden Achterkammern eher klein



Üppig: Die Vorschiffskammer überzeugt in allen Maßen und hat ein separates Bad

Unter Motor gibt es keine Auffälligkeiten. Das optionale Bugstrahlruder hilft beim Andocken. Gemäß dem sportiven Charakter der großen Grand Soleil ist der Bugquirl für weniger Wasserwiderstand einfach einziehbar. Der dreiflügelige Overdrive-Propeller von Gori aus Dänemark schafft Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 9 Knoten. Mit 3000 Umdrehungen sind es immer noch knapp 8.

Konkurrenzloses Paket

Der vom Franzosen Patrick Roséo gestaltete Innenraum ist weder verschnörkelt noch modernistisch, sondern schlichtweg schön anzusehen und durchdacht. Das trifft auf die L-förmige Pantry, seegerecht und gut proportioniert, ebenso zu wie auf den großzügigen Salon, mit U-Sofa, Einzelsesseln und zusätzlicher Dinette ausgestattet, und die Navigation, die nach

vorn offen gestaltet und mit genug Platz für Einbaugeräte versehen ist.

Überzeugend geriet auch die gut belüftete Eignerzimmer im Vorschiff mit eigenem Bad und separierter Dusche. Verwunderlich nur, dass es bei einem Schiff dieser Größe und dieses Anspruchs nur ein Innenraumlayout gibt. So ist denn das Heck immer mit zwei identischen Achterkammern ausgebaut. Die wirken für eine 56-Fuß-Yacht relativ klein; Gäste werden nicht meckern, und der schlanke Hintern der Grand Soleil hat eben seinen Preis.

Die Verarbeitung ist sehr in Ordnung, was sich auf Hölzer und sichtbare GFK-Jobs bezieht. Die Bodenbretter waren auf dem Testschiff noch etwas zu dünn, sollen aber mittlerweile ausgetauscht worden sein. Weitere Auffälligkeiten: Die Yacht ist durch solide und an den richtigen Stellen angebrachte Griffe auch bei Seegang ein-

fach begehbar. Neben dem Niedergang steht ein großer Schrank zur Verfügung, der gut für Ölzeug nutzbar ist. Vor den Pantry-Waschbecken gibt es ein Fach, in das das Geschirr abtropfen kann. Offene Ablagen wurden mit herausnehmbaren Schlingerleisten gesichert.

Das sind natürlich alles Kleinigkeiten, die aber stellvertretend für viele Lösungen stehen und von einer großen Erfahrung der Werft künden. Diese Dinge kombinieren sich mit den erwähnten positiven Eigenschaften zu einem extrem guten Paket, das seinesgleichen sucht. Tatsächlich gibt es keine direkte vergleichbare Konkurrenz in dieser Größe. Nicht zu diesem eher niedrigen Preis. *Fridtjof Gunkel*



Weitere Tests, auch zum Herunterladen, sowie Service zum Kauf im Internet unter www.yacht.de