7.1
22.0
16.4
GRAND SOLEIL 40

Klare Sache

Cantiere del Pardo in Italien hat einen hübschen und gradlinigen Performance-Cruiser für die beliebte Zwölf-Meter-Klasse gebaut. Die Grand Soleil 40 segelt stark und bietet auch zum Touren viel

Dynamik und Funktion
Das offene und breite Cockpit ist auf den sportlichen Einsatz abgestimmt. Typisch Polli-Design: das breite Heck mit dem flachen Spant

FOTO: YACHT, N. NACHNAME

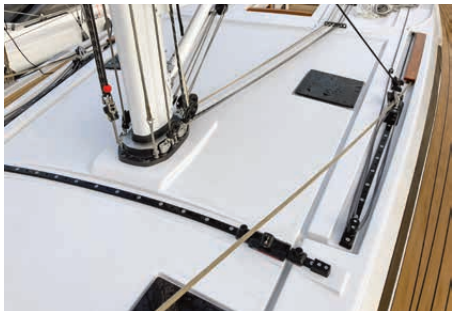
Bei Wind und mit Code Zero zeigt die rassige Italienerin viel Temperament

Wenn der Italiener Matteo Polli eine neue Konstruktion in Angriff nimmt, dann tut er dies meist mit einem maßgebenden Fokus vor Augen: ein möglichst günstiges Rating für das Boot. Insbesondere für eine Vermessung nach der Vergütungsformel ORC gilt Polli als einer der führenden Entwickler und setzt mit seinen Erfolgen derzeit die Maßstäbe in der Regattaszene. Sein Leistungsausweis ist bemerkenswert. In Pollis Palmarès stehen gleich mehrere Welt- und Europameistertitel mit seinen Entwürfen für die Marke Italia Yachts und den Typen Italia 9.98, 11.98 und 12.98 oder mit der ORC-Legende namens M37, welche Matteo Polli vor Jahren mit seinem damaligen Partner und heutigen Hauptkonkurrenten Maurizio Cossutti geplant hatte.

Auch mit der Grand Soleil 44 Performance für den neuen Auftraggeber Cantiere del Pardo hat Matteo Polli seine eindrückliche Erfolgsbilanz weiter aufpolieren können. Das Boot hat 2021 die ORC-Weltmeisterschaft in der Klasse B gewonnen und im letzten Jahr 2022 den Titel erfolgreich verteidigt. Der Test der Grand Soleil 44 Performance wurde vor genau zwei Jahren in der YACHT 2/2021 veröffentlicht. Nun soll die neue Grand Soleil 40 an die Erfolge ihrer größeren Schwester anknüpfen und in der kleineren Klasse ORC C die Pokale abholen.

Die Konstruktion für die neue 40er unterscheidet sich kaum von derjenigen der 1,50 Meter längeren 44er. Im Wesentlichen sind es mit marginalen Anpassungen dieselben Rumpflinien mit den gleichen Unterwasser-Anhängen und einem ähnlichen Segelplan – alles nur ein wenig eingeschrumpft. Allerdings ist das neue und kleinere Boot im Vergleich und in Relation zur Rumpflänge signifikant breiter. Der Streckungsfaktor (Länge zu Breite) liegt für die Grand Soleil 40 bei einem Wert von 2,9. Die Linien ihrer größeren Schwester sind mit einem Faktor von 3,1 schon deutlich gestreckter. Diese Entwicklung ist wohl weniger einer ultimativen Vermessungsoptimierung geschuldet als vielmehr dem Umstand, dass die Grand Soleil 40 nicht nur ein Regatta-, sondern eben auch ein Touren- und Familienboot sein soll. Die Kompromisse zugunsten von Raumvolumen und

Sechs Winschen und viel Platz im Cockpit bieten die gute Grundlage für aktiven Segelsport



Die Selbstwendefock ist der Standard, die Schiene für die Genua gibt es als Option

Schont die Zehen. Der Traveller ist im Cockpitboden versenkt eingebaut

Wohnlichkeit unter Deck müssen gleichfalls stimmen.

Dementsprechend deckt die Grand Soleil 40 mit zwei Varianten unterschiedliche Ansprüche ab. In der Standardausführung ist das Boot als einfacher Performance-Cruiser auf die Bedürfnisse von Fahrten- oder Familienseglern abgestimmt, welche auf dem Boot gerne aktiv sind und sportlich segeln wollen. Unter der Bezeichnung Grand Soleil 40 Race gibt es dasselbe Boot als ausgewiesene Regattayacht mit einem starken Fokus auf Sport und Leistungsvermögen. In dieser Variante bekommt die rassige Italienerin statt der Standard-Selbstwendefock eine überlappende Genua mit Holepunkten auf dem Kajütaufbau, zusätzliche Winschen für die Führung der Genuaschot, einen längeren Bugspriet aus Kohlefaser und vor allem auch einen höheren Mast mit Rod-Wanten und deutlich mehr Segelfläche.

Racen, aber auch Cruisen. Das Schiff schafft den fast perfekten Kompromiss. Dafür gibt es zwei Varianten

Das der YACHT zur Verfügung stehende Testboot ist die Baunummer eins in der leistungsstarken Version Race mit dem höheren Rigg und überlappender Genua. Bei zwischen acht und zehn Knoten Wind (Windstärke drei) kommt die Grand Soleil 40 damit gut in Fahrt. 6,4 Knoten zeigt die Logge hart am Wind bei einem wahren Windwinkel von 40 Grad. Schon ab 70 Grad Windeinfall sorgt ein rollbarer Code Zero für eine beträchtliche Leistungssteigerung. Bei halbem Wind erreicht das Boot schnell mal Windgeschwindigkeit. Für tiefere Kurse ist der Code Zero dann aber nicht mehr adäquat. Ein Gennaker wäre dann effizienter, stand aber auf dem Testschiff leider nicht zur Verfügung. Regattasegler können für einfache Linearkurse (Upwind-Downwind) das Boot auch mit einem herkömmlichen Spinnaker ausstatten und auf den sehr langen Bugspriet verzichten, was die Vermessung effizient begünstigt.

Das Aluminium-Rigg von Sparcraft mit zwei Salingen steht bei der Grand Soleil 40 auf dem Kiel und dazu relativ weit ach- ➢

Tiefe Sitzposition für den Steuermann. Auf die Dauer kann die Haltung aber anstrengend sein

Funktion kommt vor Optik. Fallen und Strecker sind über das Kajütdach nach hinten geführt

Langer Rüssel. In der Race-Version ist der fest angebaute Bugspriet stattliche 1,60 Meter lang

FOTOS: EYOTY/L. FRUCHAUD (5), YACHT/M. GOOD (2, L. U. M., L. U. R.)

Gemütliche Kammer mit viel Platz. Die Koje im Vorschiff reicht über die volle Schiffsbreite

Gewicht in der Mitte. Die vier AGM-Batterien sind unter der Sitzgruppe im Salon eingebaut

Große Arbeitsflächen und viele Stauräume. Die lange Küchenzeile begeistert mit Funktionalität

tern. Vom langen J-Maß profitiert insbesondere die Selbstwendefock, die dann immer noch groß genug und auch bei weniger Wind ausreichend leistungsfähig ist.

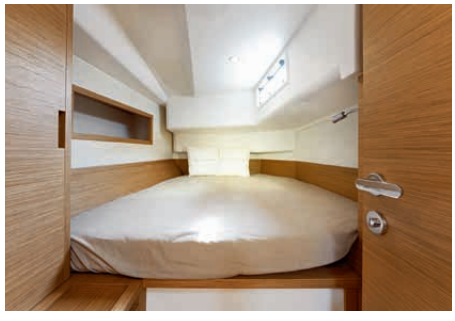
Der Standardkiel ist ein schlankes Gusseisenprofil mit angebolzter und Antimon-gehärteter Bleibombe. Der Kiel der Version Race ist zwar vermessungstechnisch optimiert etwas kürzer (2,10 Meter Tiefgang), liefert aber mehr Stabilität durch einen tieferen Schwerpunkt bei insgesamt weniger Gewicht. Dies ist möglich, weil der Kielschaft in dem Fall statt aus Gusseisen aus einem Edelstahlrahmen besteht, der mit GFK-Halbschalen ummantelt ist. Dafür müssen Regattasegler allerdings fast 14.000 Euro Aufpreis bezahlen.

Am Wind zeigt die Grand Soleil 40 im Test sehr lebhafte und wendige Segeleigenschaften. Weil Konstrukteur Matteo Polli bekanntermaßen kein Fan von doppelten Ruderblättern ist, wird die schlanke, aber relativ tiefe Steuerflosse weit unter das breite Heck gebaut, um auch bei starker Krängung uneingeschränkt wirksam zu sein. Geübte Segler freuen sich über die sehr neutral abgestimmte Steuerung mit einem zwar sehr leichten, aber immer noch gut spürbaren Ruderdruck.

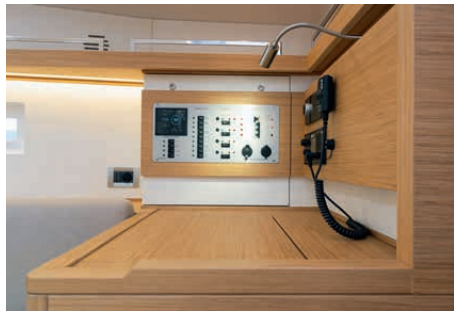
Der Steuermann sitzt seitlich auf dem Laufdeck in einer sehr tiefen Position. Die Sitzhöhe beträgt hier gerade einmal 33 Zentimeter über dem Cockpitboden. Vor allem für größer gewachsene Steuerleute ist die Haltung auf die Dauer unbequem und ermüdend. Außerdem fehlen Fußrasten zum Abstützen bei Krängung. Und die Sicht nach vorne und in die Segel ist für den sitzenden Steuermann erschwert. Um das Problem zu umgehen, muss dieser stehen. Der Großschot-Trimmer sitzt vor der Steuersäule mit leider nur wenig Bewegungsspielraum und überdies sehr dicht an der Winsch, sodass er mit der Kurbel nicht uneingeschränkt arbeiten kann.

Im breiten und offenen Cockpit haben die Mitsegler viel Platz zum Arbeiten und Relaxen, suchen bei Krängung aber auch nach Halt. Zum Tourensegeln ist deshalb ein robust stehender Cockpittisch zum Abstützen sinnvoll, welcher als Option und gegen Aufpreis erhältlich ist. Für Segler, die das Boot sowohl zum Cruisen als auch zum Regattasegeln nutzen wollen, ist zudem ein Tisch in einer leicht demontierbaren Version erhältlich. Die Grand Soleil 40 wird ab Werft mit einer klappbaren Badeplattform ausgeliefert. Sie öffnet auf Knopfdruck elektrisch. Im Heck ist zudem ein geschlossener Stauraum für die Rettungsinsel integriert, welcher aber ausschließlich über die geöffnete Heckklappe erreichbar ist. Im Notfall kann dies unter Umständen problematisch sein.

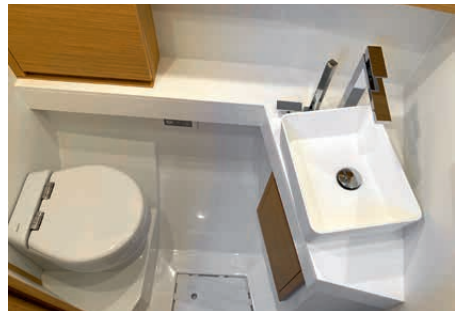
Im großen, geräumigen Heckstauraum haben viele Dinge Platz, auch zusätzliche Segel sowie alle Fender. Dafür verzichtet die Werft auf Backskisten unter den Sitzduchten zugunsten von mehr Volumen und mehr Raumgefühl in den Achterkabinen – ein Kompromiss. Stauräume für kleine Dinge fehlen an Deck allerdings komplett. Durch die Achterpiek ist übrigens auch die Steuerung sehr gut erreichbar. Ein einziger und durchgehender Kabel- und Kettenzug verbindet hier den Quadranten vom Einzelruder mit den beiden Steuersäulen. Auch der Autopilot greift direkt auf die Kette an, aber nicht auf den Quadranten. Das heißt: Es ist keine Redundanz gegeben. Sollten der Steuerzug oder die Umlenkungen für



Auch die Achterkabinen bieten viel Komfort zur Doppelbelegung. Die Matratzen sind bequem



Die Navigation erfüllt ihren Zweck, mehr aber nicht. Der Tisch ist zu klein für eine Seekarte



Ordentlicher Ausbaustandard in den Bädern. Einen abgetrennten Duschbereich gibt es nicht

Die offene Gestaltung und die unverspielte Optik sorgen innen für klare Linien

die Kabel defekt werden, bleibt zwangsläufig lediglich die Notpinne zur Problembekämpfung.

Eine längs in den Salon gebaute Küchenzeile ist für Performance-Cruiser ganz generell eher ungewöhnlich, innerhalb der Klasse der 40-Fußer sogar eine absolute Ausnahme. Die relativ fülligen Rumpfformen der neuen Grand Soleil 40 erlauben eine solche Anordnung für den Innenausbau, ohne allzu einschneidende Kompromisse. Vielmehr ist das Layout in dem Fall besonders attraktiv, weil es das Boot räumlich öffnet und das Raumgefühl erheblich verstärkt.

Die lange Pantryzeile bringt viele Vorteile für Fahrtensegler: massenhaft Stauräume, große Arbeitsflächen und viel Platz zum Arbeiten auch zu zweit. Die Sitzgruppe auf der Gegenseite bietet dank des zentralen Sitzmöbels im Durchgang Platz für bis zu sechs Personen. Der Tisch ist ausklappbar und kann überdies abgesenkt werden. Mit zusätzlichem Einlagepolster wäre hier nochmals eine weitere Koje (1,90 mal 1,30 Meter) möglich. Auf einem Bein steht die Platte allerdings sehr wackelig.

Die Anmutung unter Deck entspricht eher einem voluminösen Tourenboot als einem Regattaschiff

Auch die zentrale, teils frei stehende Koje im Vorschiff passt eigentlich mehr zu einem echten Fahrtenboot als zu einem Performance-Cruiser. Mit einer Breite bei den Schultern von 1,50 Metern ist die Liegefläche für zwei Personen noch ausreichend groß. Käufer einer Grand Soleil 40 haben die Wahl, ob sie im Vorschiff zusätzlich zur Nasszelle achtern einen weiteren Toilettenraum eingebaut haben möchten. Der Platz dafür ist vorhanden, ohne dass Liege- oder Standfläche dafür geopfert werden müssten. Beim Standardboot ist an derselben Stelle ein großer und teilweise begehbarer Schrank vorgesehen.

Die beiden Kabinen achtern sind gleich groß und identisch eingerichtet. Die Liegefläche ist mit mehr als 1,50 Meter Breite bei den Schultern auch zur Doppelbelegung geeignet. Hinten bei den Füßen wird es wegen der Verkleidung der weit nach vorne gebauten Ruderwelle recht eng. Dort steht weniger als ein Meter Breite zur Verfügung. Dicke, aber auch schwere Matratzen sorgen für hohen Komfort in den Kabinen und sind in einem Stück gefertigt, was zum Schlafen durchaus vorteilhaft ist. Im Vorschiff allerdings erschweren sie den Zugang zu den Stauräumen unterhalb der Kojenlager. Da wären zwei längs geteilte Polster funktionaler.

Abgesehen von der Pantry ist die Stauraumsituation unter Deck generell nicht gerade üppig. Vor allem im Salon fehlt es an Schapps und Schubladen für kleine oder größere Dinge. Die Räume unterhalb vom Sofa stehen dafür auch nur eingeschränkt zur Verfügung, weil dort die Batterien, der Boiler und nach Bedarf auch die Heizung oder die Klimaanlage eingebaut sind. Seitlich sind offene Ablagen vorhanden, die hübsch, aber kaum wirklich brauchbar sind. Pluspunkte gibt es dafür für die vielen und gut platzierten Festhaltemöglichkeiten im Boot. Solide Handläufe, Haltebügel und Griffmulden sorgen für Sicherheit.

Auch gefällt der ordentlich gefertigte und robust wirkende Ausbau unter Deck mit den vielen Vollholzanteilen. Die Ausbaukomponenten fügen sich passend zu- ➢

FOTOS: EYOTY/L. FRUCHAUD (5), YACHT/M. GOOD (2, L. O. M., L. U. R.)

GRAND SOLEIL 40

KONSTRUKTEUR:
MATTEO POLLI YACHT DESIGN

Premiere auf der boot, Halle 16, Stand C40

Technische Daten

CE-Entwurfskategorie	**A**
Rumpflänge	**11,90 m**
Gesamtlänge	**12,90/13,60 m**
Wasserlinienlänge	**10,80 m**
Breite	**4,07 m**
Tiefgang/altern.	**2,40/2,10/1,85 m**
Masthöhe über WL (std.)	**17,67 m**
Theor. Rumpfgeschwindigk.	**8,0 kn**
Gewicht	**7,5 t**
Ballast/-anteil	**2,5 t/33 %**
Großsegel	**46,0 m²**
Selbstwendefock	**38,0 m²**
Genua (108 %)	**45,0 m²**
Maschine (Volvo P.)	**20 kW/27 PS**
Kraftstofftank (PVC)	**170 l**
Frischwassertank (PVC)	**300 l**
Fäkalientanks	**2 x 30 l**

Segelleistungen (ohne Abdrift/Strom; Windgeschwindigkeit: 8 bis 10 kn (3 Bft), Wellenhöhe: ca. 1,0 m **mit Code Zero*

40°	**6,4 kn**
60°	**7,3 kn**
90°*	**8,6 kn**
120°*	**6,5 kn**
150°*	**4,2 kn**

kn 2 4 6 8 10

Potenzial STZ[1] = 4,6

4,0 Cruiser — Performance-Cruiser 5,0

Mit der Standard-Selbstwendefock ist die Segelfläche für einen echten Performance-Cruiser eher knapp

[1] Dimensionslose Zahl. Berechnung: $^2\sqrt{S}/^3\sqrt{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) [2] Nach YACHT-Definition

Schalldruck

In dB(A), gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 6,4 kn, 2150 min^{-1}

Plicht	**69**
Salon	**71**
Achterkabine	**70**
Vorschiff	**58**

leise — laut

Cockpitmaße

Länge	**1,55**
Sitztiefe	**0,60**
Sitzhöhe	**0,37**

knapp — komfortabel

Rumpf- u. Decksbauweise

GFK-Sandwichkonstruktionen mit PVC-Schaumkern (Airex) und Vinylesterharz. Kohlefaserverstärkungen an hoch belasteten Stellen

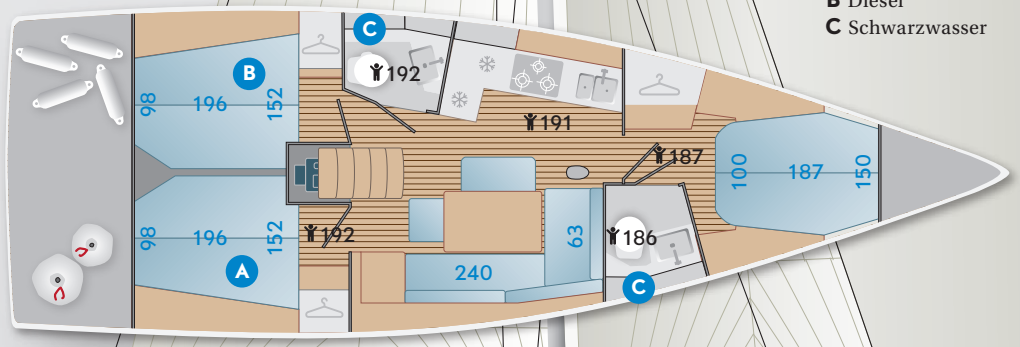
Wenig Varianz
Drei Kabinen, dazu eine oder zwei Nasszellen

Das Layout mit der längs in den Salon gebauten Pantry ist für ein Peformance-Boot eher ungewöhnlich. Die zweite Nasszelle im Vorschiff ist eine Option, im Standard ist an der Stelle ein großer Schrank vorgesehen

Rigg in zwei Varianten
Der Standard-Mast ist im Vergleich eher kurz. Ein höheres Rigg mit mehr Segelfläche gibt es mit der Ausführung Race

Segel nach Wahl
Wie bei Performance-Cruisern üblich sind die Segel in der Basisaustattung nicht enthalten. Der Käufer bestimmt selbst

Tanks
A Frischwasser
B Diesel
C Schwarzwasser



Schlank und tief
Trotz breitem Heck gibt es nur ein Ruderblatt. Es ist dafür recht weit unter das Heck gebaut

Kiel nach Wahl
T-Kiele mit Tiefgangvarianz 2,40/2,10/1,85 m. Kielschaft aus Gusseisen, Ballastbombe aus gehärtetem Blei

Ausstattung und Preise

Grundpreis ab Werft	**395.080 €**

Standardausrüstung inklusive: Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung

Gegen Aufpreis: Segel (Groß und Vorsegel) 25.140 €, Segelkleid 1.965 €, Anker mit Kette, Fender und Festmacher im Paket 2.570 €, Antifouling mit Epoxyprimer 5.545 €, segelklare Übergabe 8.260 €

Preis segelfertig[2]	**438.560 €**
Garantie/gegen Osmose	**2/2 Jahre**

Aufpreis für Komfort-Ausstattung

Leinenverstellb. Holepkt.	**3.830 €**
Traveller mit Leinenf.	**4.295 €**
Elektrische Ankerwinsch	**inkl.**
Rohrkicker	**inkl.**
Achterstagspanner	**inkl.**
Springklampen	**740 €**
Sprayhood	**4.690 €**
Teak im Cockpit	**inkl.**
UKW-Funkgerät	**Elektro-Paket**
Logge und Echolot	**Elektro-Paket**
Windmessanlage	**Elektro-Paket**
Autopilot	**Elektro-Paket**
Elektro-Paket	**18.885 €**
Ladegerät	**inkl.**
Landanschl. mit FI-Schalter	**inkl.**
230-Volt-Steckdose (eine)	**inkl.**
12-Volt-Steckdose in der Navi	**inkl.**
Heizung	**9.045 €**
Druckwassersystem	**inkl.**
Warmwasserboiler	**inkl.**
Dusche WC-Raum	**inkl.**
Cockpitdusche	**inkl.**
Komfortpreis[2]	**480.045 €**

Im Preis enthalten:
Elektrisch ausklappbare Badeplattform, Vorsegel-Rollanlage (unter Deck), T-Kiel mit Bleiballast

Die Maschine ist gut zugänglich und ihr Raum ordentlich schallisoliert

Rigg und Segel
Standard ist das Alu-Rigg von Sparcraft mit zwei Salingen. Der Performance-Mast ist 90 Zentimeter höher und wird mit Rod-Wanten ausgestattet. Der Aufpreis beträgt knapp 13.000 Euro. Alle Segel optional nach Wahl und Bedarf

Maschine
Standard Volvo Penta D1-30 mit Saildrive und 3-Blatt-Festpropeller. Upgrade D2-50 möglich. Faltpropeller nur gegen Aufpreise

Batterien
Ab Werft eingebaut werden AGM Akkus, 3 x 90 AH (Verbraucher), 1 x 70 AH (Starterbatterie Motor)

Decksausstattung
Winschen selbstholend von Harken im Standard: 2 x 40.2 am Niedergang, 2 x 46.2 achtern. 2 x 50.2 Primärwinschen zusätzlich in der Race-Version

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

Vertrieb
Diamond Yachts, D-24235 Laboe
www.diamond-yachts.de

Yacht-Bewertung

Hübscher Performance-Cruiser aus Italien mit einem starken Fokus auf eine günstige Vermessung nach ORC oder IRC. Das Boot ist zudem höchst wandelbar und sehr vielseitig. Der Preis ist allerdings gehoben, auch im Vergleich mit der Konkurrenz

Konstruktion und Konzept
- ⊕ Hohe Kompromissbereitschaft
- ⊕ In zwei Varianten erhältlich
- ⊕ Robuste Bauausführung
- ⊖ Vergleichsweise hoher Preis

Segelleistung und Trimm
- ⊕ Sehr ausgewogene Steuerung
- ⊕ Hohes Leistungspotenzial
- ⊖ Tiefe Sitzposition am Rad
- ⊖ Wenig Platz für Großschoter

Wohnen und Ausbauqualität
- ⊕ Robuster Ausbau, viel Vollholz
- ⊕ Offenes, helles Layout im Salon
- ⊕ Funktionale Pantryzeile
- ⊖ Wenig Stauräume im Salon

Ausrüstung und Technik
- ⊕ Hochwertige Basisausstattung
- ⊕ Varianz für Rigg und Kiele
- ⊕ Badeplattform im Standard
- ⊖ Steuerung ohne Redundanz

sammen, unstimmige Spaltmaße sind nicht zu erkennen, Knarzgeräusche bleiben auch bei Krängung sowie in der Welle aus.

Auf dem Preisschild für die neue Grand Soleil 40 stehen 395.000 Euro brutto, für das Boot in der Basisversion ab Werft und noch ohne die Segelgarderobe, welche die Kunden individuell bestimmen. Für ein 40-Fußer ist das eine Menge Geld, auch im Vergleich mit der aktuellen Konkurrenz. Und der gehobene Preis ist einmal mehr ein Beleg dafür, wie sich die Preise generell in der gesamten Branche entwickeln: stark steigend.

Nichtsdestotrotz: Grand Soleil hat mit der neuen 40er ein durchdachtes und schnörkelloses Performance-Boot auf den Markt gebracht, an dem im Wesentlichen nicht viel falsch ist. Die hübsche Italienerin wird als Premiere demnächst auf der Messe boot in Düsseldorf zu sehen sein. Ein Besuch an Bord lohnt sich auf jeden Fall. *Michael Good*

Schnell, stark und bereit für Kompromisse: die Konkurrenz

Italia 11.98
Schnelles und erfolgreiches Regattaboot mit einer starken Vermessungsoptimierung nach ORC und IRC. Die Konstruktion kommt ebenfalls von Matteo Polli.
Rumpflänge 11,65 m; Breite 3,9 m; ab 326.400 Euro

YACHT-Test: Heft 10/2019

RM 11.80
Äußerst variantenreicher Performance-Cruiser aus Frankreich. Der sehr breite Rumpf ist aus Sperrholz gebaut, das Deck aus GFK. Erhältlich mit Fest- oder Schwenkkiel.
Rumpflänge 11,80 m; Breite 4,37 m; ab 323.600 Euro

YACHT-Test: Heft 20/2019

Salona 39
Die Komplettüberarbeitung der Salona 380 ist derzeit noch im Bau. Die Konstruktion kommt aus dem Studio von Maurizio Cossutti. Zwei oder drei Kabinen sind möglich.
Rumpflänge 11,60 m; Breite 3,72; ab 242.760 Euro

YACHT-Test: folgt

X 4.0
Das aktuell kleinste Schiff im Programm von X-Yachts in Dänemark. Gut gelungener Kompromiss zwischen Wohnlichkeit und Leistung. Sehr gut gebaut und ausgestattet.
Rumpflänge 11,50 m; Breite 3,81 m; ab 392.8 Euro

YACHT-Test: Heft 18/2019

FOTOS: EYOTY/L. FRUCHAUD (O.), YACHT/A. CARLONI (R. M. L.), YACHT/N. KRAUSS (2, R. M. R., R. U. R.), ZEICHNUNGEN: YACHT/N. CAMPE (L.), WERFT (R.)