

yacht
revue

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 1 - 1

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €4.290
Pages Occupied 1.0



Web source:

WWW.YACHTREVUE.AT

yacht revue

ÖSTERREICHS MAGAZIN FÜR WASSERSPORT

1
JÄNNER • 2023
€ 5,-

Drehscheibe Düsseldorf

Ausblick. Wir zeigen die interessantesten Segel- und Motoryachten, die es auf der größten Wassersportmesse der Welt zu sehen gibt

RUND AFRIKA DIE UNGLAUBLICHEN ABENTEUER DES MICHAEL PUTTINGER

BELIZE MIT DER CHARTERYACHT IM KARIBISCHEN RIFF-REVIER

THE OCEAN RACE DIESE TEAMS JAGEN DEMNÄCHST UM DIE WELT

FAHRBERICHTE GRAND SOLEIL 40, ELEKTRO-CRUISER AXOPAR 25

Österreichische Post AG MZ 02Z032152 M, VGN Medien Holding GmbH, Tabakstraße 1-3, 1020 Wien • Retouren an Postfach 100, 1350 Wien

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 76 - 82

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €28.957,5
Pages Occupied 6.75



Web source:



FAHRBERICHT
**TEST
958**
SEGELBOOTE

von Roland Duller

GRAND
SOLEIL 40

Sportprogramm. Die regatta-optimierte Testyacht wies ein klassisches Performance-Cruiser-Layout mit sechs Winschen auf

FOTO: LUDWIG RICHTARDT/STAPES

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 76 - 82

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €28.957,5
Pages Occupied 6.75



Web source:



STARKE ANSAGE

Ambitioniert. Die GS 40 soll den ORC-Weltmeistertitel holen und zugleich ein familientauglicher Performance-Cruiser sein. Ist dieser Spagat zu schaffen?

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 76 - 82

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €28.957,5
Pages Occupied 6.75



Web source:

FAHRBERICHT • GRAND SOLEIL 40



Schick & praktisch.
Dank Zeilenpantry
und unter den
Tisch verschiebbarer
Bank können die Segel
beim Regattieren im
Salon gestaut werden.
Das coole Ambiente ist
dazu kein Widerspruch,
sondern beweist, dass
den Italienern Stil genauso
wichtig ist wie Funktionalität



Cantiere del Pardo, die Werft aus Forlì mit dem klingenden Namen, war und ist hierzulande gleichermaßen bekannt wie erfolgreich. Die Modelle namens Grand Soleil galten über Jahrzehnte hinweg als Inbegriff des Performance Cruisers, bewegten sich hinsichtlich Segelleistung auf Augenhöhe mit X-Yachts, kamen aber einen Tick styli-scher rüber. Man agierte nie als Großserienhersteller, rief aber dennoch vor rund zehn Jahren parallel zur Performance-Reihe die sogenannte Long-Cruise-Linie ins Leben. Der Zeitpunkt war gut gewählt, denn die mittlerweile aus vier Modellen bestehende, sehr beliebte Blauwasser-Palette brachte gutes Geld.

2017 besann man sich wieder stärker auf seine Wurzeln und forcierte die Wei-

terentwicklung der Performance-Cruiser. Obwohl die damals vorgestellte Grand Soleil 48 eine exzellent segelnde Yacht ist, entschied sich die Chefetage für eine radikale Kursänderung was die Ausrichtung künftiger Modelle betrifft, Wechsel des Konstrukteurs inklusive.

Die Zielvorgabe für die vor zwei Jahren vorgestellte Grand Soleil 44 war unmissverständlich formuliert und beinhaltete nicht mehr und nicht weniger als den Sieg bei der ORC Weltmeisterschaft. Ein ambitioniertes Vorhaben, das zuvor dem italienischen Mitbewerber Italia Yachts mit seinen Modellen IY 9.98 und IY 11.98 drei Mal gelungen war. Konstrukteur dieser Yachten war ein gewisser Marco Polli, der offenbar ganz genau weiß, wie man Yachten zeichnet, die nach ORC und IRC erfolgreich sind.

Wenig überraschend streckte also Cantiere del Pardo seine Fühler nach Polli aus. Er wurde engagiert und 2020 mit der Konstruktion der Grand Soleil 44 beauftragt. Dass diese Yacht bei ihrem ersten Antritt tatsächlich die ORC-Weltmeisterschaft gewann, beweist einmal mehr, dass Polli ein goldenes Händchen für Yachten hat, die in diverse Ausgleichssysteme passen sollen. Nicht unerwähnt darf in diesem Zusammenhang aber bleiben, dass andere namhafte Konstrukteure lieber formelfreie Rumpfe bauen.

Großes Vorbild

Auch die neue Grand Soleil 40, die im September am Yachting Festival in Cannes Premiere hatte, wurde von Polli gezeichnet und soll die ORC-Weltmeisterschaft gewinnen. Die GS 40 sieht ein wenig wie

FOTOS: LUDWIG FRUCHTBAUMGÄSSER

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 76 - 82

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €28.957,5
Pages Occupied 6.75



Web source:



Bequem & durchdacht.
Die Kojen in der Eigner-
kajüte im Vorschiff
sowie in den Achterka-
jüten sind ausreichend
breit. Eine weitere
Doppelkoje lässt sich
gewinnen, wenn man
den Salontisch absenkt.
Der Navitisch ist okay,
allerdings sitzt man
verkehrt zur Fahr-
richtung

eine Kopie der GS 44 aus und beide ähneln vom Rumpfdesign her den eingangs erwähnten Italia-Yachten – Polli prägt eben mit seiner unverkennbaren Formensprache das Gesicht jedes Modells, egal für welche Werft er arbeitet. Eindrucksvoll sind etwa der runde, sehr flache Spant, die extrem schmale Wasserlinie, der ausgeprägte Rocker und die weit nach oben führenden Softchines. Polli macht auch keinen Hehl daraus, dass die GS 40 eine Weiterentwicklung der GS 44 ist und fügt ergänzend hinzu: „Meine größte Aufmerksamkeit galt der ausgewogenen Verteilung des Volumens, speziell wenn die Yacht stärker zu krängen beginnt.“ Der Rumpf ist so konzipiert, dass er bei Leichtwind aufgrund gering benetzter Fläche und kurzer Wasserlinie dank Rocker schnell segelt. Nehmen Wind und Lage zu, wird

die Wasserlinie länger und die Formstabilität nimmt aufgrund der enormen Rumpfbreite zu. Das wiederum ermöglicht eine vergleichsweise kleine Kielbombe. Das schlanke, tief gehende, profilierte Single-Ruder ist extrem weit vorne positioniert, damit es bei Lage nicht Luft zu saugen beginnt und den Grip verliert. „Für mich ist das Single-Ruder für Regatta- und Fahrtensegler die optimale Lösung“, ergänzt Polli. Tatsächlich hat man damit beim Steuern ein super Gefühl und beim Manövrieren viele Vorteile; nicht zuletzt deshalb, weil Eindampfmanöver in gewohnter Weise funktionieren.

Ein Boot, zwei Konzepte

Die Werft bietet die Grand Soleil 40 wahlweise als typischen Performance-Cruiser oder Racer an. „Wir haben die perfekten

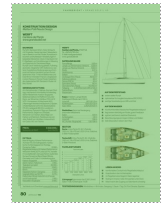
Dimensionen vorgefunden, um das Cockpit so gestalten zu können, dass es für beide Gruppen gleichermaßen gut geeignet ist“, erklärt Massimo Gino, Mitbegründer von Nauta Design, der für das optische und funktionelle Styling innen und außen zuständig war. In der Standardversion sieht das Deckslayout zwei Winschen vor den Rädern und zwei Winschen am Kajütdach vor. Dazu gibt's eine Selbstwendefock mit Schiene in einem Rezess, die Großschot ist am Cockpitboden an einem Punkt fixiert. Die getestete Racingversion verfügt hingegen über ein klassisches Regattalayout mit zwei Großschotwinschen vor den Rädern, zwei Genauwinschen auf den Sülls und Fallwinschen beidseits des Niedergangs. Statt der Selbstwendefock hat sie eine Genua, die über weit innen am Kajütdach montierte Schienen ge-

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 76 - 82

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €28.957,5
Pages Occupied 6.75



Web source:

FAHRBERICHT • GRAND SOLEIL 40

KONSTRUKTION/DESIGN Matteo Polli/Nauta Design

WERFT
Cantiere del Pardo
www.grandsoleil.net

BAUWEISE

Rumpf in Sandwich (Kern: Airex-Schaum) mit Vinylester-Harzen laminiert. Massivlaminiert im Bereich von Kiel, Ruder, Rumpfdurchbrüchen und Kohlefaser-Verstärkungen in belasteten Bereichen. Deck in Sandwich mit E-Glasfasern und Verstärkungen in Messing und Sperrholz für Decksbeschläge. Rumpf-Deck-Verbindung geklebt, Fußbreitling als breiter, integrierter GfK-Süßrand zur weiteren Aussteifung. Bodengruppe aus Komposit mit Karbon verstärkt und am Rumpf anlaminiert. Kiel: T-Kiel mit Bleibombe und Eisenfinne mit breitem Flansch, eingelassen in einen Rezzes im Rumpf. Ruder: freistehendes, balanciertes GfK-Sandwich-Ruder mit Niro-Schaft

SERIENAUSSTATTUNG

Am Kiel stehender 2-Salings-Alumast, Rodrigg, mechanisch trimmbares Achsterstag, starrer Niederholer, Karbon-Bugsprit, Selbstwendefock mit Refftrommel unter Deck, vier Winschen, Kühlbox (75 l) mit 12 VDC-Kompressor, Kühlschrank (42 l), 2-flammiger Niroherd mit Backrohr, 2 Spülen, 3 AGM Batterien (270 Ah), Starterbatterie (70 Ah), Ladegerät (60 Ah), Landstrom. Ausstattung Testyacht: Rigg von Sparcraft Performance, Segel von OneSails, Winschen von Harken, Beschläge von Harken und Spinlock, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Ubi Maior, Ankerwisch von Quick, WC von Tecma

PREIS: € 332.000,-
Basispreis, ab Werft (exkl. MwSt.)

EXTRAS:

Mast & Rigging, höherer Performance-Alumast mit zwei Salingpaaren, hydraulischer Achterstagspanner, Rodrigg, Dyneema-Fallen 10.930,-
Regattadeckslayout: 6 Harken Performance-Winschen (4x46.2STP, 2x50.2STP), Traveller im Cockpitboden, Genuaschienen, laufendes Gut aus Dyneema, Black Magic Blöcke, Gennaker und Code-0-Vorbereitung plus Karbon-Bugsprit 20.540,-
elektr. Harken-Fallwisch 3.160,-
Teakdeck komplett 26.090,-
Sprayhood 3.940,-
Bimini 4.160,-
klappbare Karbon-Gangway 3.720,-
Upgrade Motor auf 50 PS 4.270,-
Delta Anker (16 kg), Kette (50 m), 6 Fender und 4 Festmacher 2.160,-
Nasszelle in Bugkajüte 5.490,-

WERFT

Cantiere del Pardo, 47122 Forlì,
Tel.: +39/543/782.404,
E-Mail: info@grandsoleil.it
www.grandsoleil.net

DATEN UND MASSE

Rumpflänge:	11,90 m
Länge ü.a. (Performance-Version):	12,90 m
Länge ü.a. (Racing-Version):	13,60 m
Breite:	4,07 m
Verdrängung:	7,5 t
Ballast:	2,5 t
Großsegel (Perf./Race):	46/50 m²
Selbstwendefock:	38 m²
Genua (108 %):	45 m²
Spinnaker (Race):	130 m²
Gennaker (Perf./Race):	140/160 m²
Tiefgang:	2,40 (IRC)/2,20 (ORC)/1,85 m
Treibstofftank:	170 l
Wassertank:	300 l

Kojen in Metern; Länge/Breite
Kopfbereich/Breite nach 1,90 m

Vorschiff:	1,97/1,16/1,10 m
Achterkajüten:	1,93/1,50/1,12 m
Salon (Stb.):	2,26/0,61/0,61 m

Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte

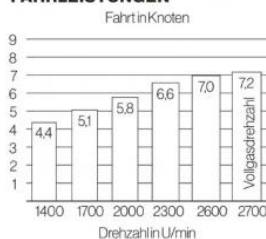
Salon:	1,90 m
Achterkajüten:	1,91 m
Vorschiff:	1,86 m
WC (Achter-/Bugkajüte):	1,92/1,86 m

MOTOR

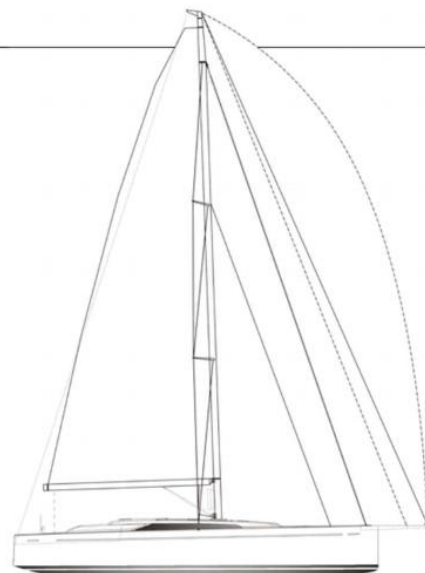
Serie: Volvo Penta D1-30, 3 Zylinder, 1.100 cm³, 28,4 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Festpropeller

Testschiff: Volvo Penta D1-30, 3 Zylinder, 1.100 cm³, 28,4 PS bei 3.200 U/min, Saildrive, 3-Blatt-Flexofold

FAHRLEISTUNGEN



Lärmpegel (gemessen bei 2.300 U/min)
Salon 71 dB, Achterkajüte 73 dB



AUF DEM PRÜFSTAND

- ⊕ extrem steifer Rumpf
- ⊕ optimierbar für Ausgleichssysteme (IRC/ORC)
- ⊕ wertige Verarbeitung von GfK und Holz

AUF DEM WASSER

- ⊕ hochfunktionelles klassisches Regattadeckslayout
- ⊕ liegt extrem feinfühlig am Ruder, gutes Feedback
- ⊕ agil bei Leichtwind, stabil bei Starkwind
- ⊕ Beschleunigungsvermögen in Böen und Wellen
- ⊖ tiefe Sitzposition nebem dem Rad



LEBEN AN BORD

- ⊕ komfortables Cockpit trotz Regattadeckslayout
- ⊕ Kojenbreite in den Achterkajüten
- ⊕ im Regattamodus Segel im Salon lagerbar
- ⊕ Styling im Inneren, helle Atmosphäre unter Deck
- ⊖ Mast macht den Zugang zur Salonbank schwierig

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at

TESTBEDINGUNGEN: Windstärke: 4–16 Knoten, Seegang: 1, Dauer: 1 Tag, Ort: Port Ginesta, Spanien

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 76 - 82

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €28.957,5
Pages Occupied 6.75



Web source:



In ihrem Element. An der Kreuz fühlt sich die Yacht spürbar wohl und lässt das den Steuermann über das Einzelruder auch wissen

schotet wird, der Karbon-Bugspriet ist um 60, der Alumast um 90 Zentimeter länger. Letzterer ist via Rod verstagt und über einen hydraulischen Achterstagspanner trimmbar, der Traveller im Cockpitboden versenkt.

Gemeinsam ist beiden Varianten der weit achtern stehende Mast. Vorteil: Selbstwendefock und Genua sind flächenmäßig groß, außerdem eröffnete diese Mastposition neue Möglichkeiten bei der Innenraumgestaltung – dazu später mehr.

Beim Kiel kann man den individuellen Bedürfnissen Rechnung tragen. Serienmäßig ist ein 2,40 Meter langer Kiel mit kleiner Bleibombe vorgesehen, der auch im Fall einer IRC-Optimierung die erste Wahl darstellt. Alternativ im Angebot sind ein ORC- (2,10 m) und ein Flachwasserkiel (1,85 m).

Trotz ihres sportlichen Anspruchs verfügt die Yacht über eine kleine, elektrisch klappbare Badeplattform inklusive Leiter. Da sie bündig mit dem Cockpitboden abschließt, stört sie die eleganten Linien nicht. Die Pflicht ist in ihrer Gesamtheit ergonomisch gelungen: Steuermann und Großsegeltrimmer können weit außen auf den seitlichen Stüls sitzen und sehen von dieser Position gut nach vorne und die Fäden in der Genua. Die Crew sitzt im Racingmodus auf den breiten Seitendecks, beim Cruisen weit innen im Cockpit auf bequemen Bänken.

FOTO: LUDOVIC FRIGAU/IMAGES

Im Wind

Beim Test vor Barcelona wehte es mit vier bis 16 Knoten. Die Welle war mitunter beachtlich und die See auch bei Leichtwind bewegt, was für jede Yacht eine Herausforderung darstellt. Sitzt der Steuermann hinter dem Rad der GS 40, fällt die eher tiefe Sitzposition auf. Das ist weder unangenehm noch beeinträchtigt es die Sicht nach vorne, könnte aber für groß gewachsene Personen gewöhnungsbedürftig sein. Das Gefühl am Rad ist ein Gedicht. Die GS 40 lässt sich feinfühlig dirigieren, reagiert präzise auf minimale Ruderausschläge und man bekommt bereits ab acht Knoten Wind Feedback vom Ruderblatt. Eine weitere Stärke ist ihre Agilität. Schnelle Wenden sind ebenso ein Vergnügen wie das Manövrieren im Hafen, wo man sie mit Leichtigkeit in die Box bugsiert. Das Vertrauen in die Ruderanlage hält auch stärkerem Wind und hohem Seegang stand. Die Grand Soleil 40 liegt gut ausbalanciert im Wasser, beschleunigt die Wellen hinab und taucht sanft ein. Hat man den Rhythmus gefunden, bleibt die Geschwindigkeit im Boot und man fegt mit konstant knapp über sieben Knoten über die raue See. Die hohe Formstabilität hat einen wesentlichen Anteil am komfortablen Seegangsverhalten, während der Testtage bestand auch niemals die Gefahr, einen Sonnenschuss hinzulegen. Ein aufmerksamer Großschottrimmer ist den-

noch hilfreich, weil sich das Potenzial der Yacht nur dann ausreizen lässt, wenn dieser aktiv mitarbeitet. Beim Bergabfahren unter Gennaker machte sich das geringe Gewicht der Yacht besonders deutlich bemerkbar. Man gleitet mit jedem größeren Wellenberg leichtfüßig in die Tiefe und kann diesen Zustand mühelos konservieren. So macht Segeln richtig Spaß und das dank Rollgennaker auch zu zweit. Wendewinkelmessungen an der Kreuz ergaben zwischen 80 und 85 Grad, das sind 40 bis 42,5 Grad am wahren Wind – bei Welle, wohlgemerkt.

Die Segelleistung bei Leichtwind ist vielleicht noch beeindruckender. Schon unter Genua verspürt man bereits bei einer leichten Brise den Drang zur Bewegung, maximale Freude kommt auf, wenn man den Code 0 ausrollt und bei vier bis sieben Knoten Wind ebenso schnell über das Wasser gleitet. Auf die Idee, einen Motor einzuschalten, kommt man da garantiert nicht. Apropos Motor: Serienmäßig ist ein 30-PS-Aggregat vorgesehen. Das war auch im für Regatten optimierten Testschiff verbaut, weil es um knapp 100 kg leichter ist als die optionale 50-PS-Variante.

Leben unter Deck

Die Layoutvarianten im Inneren sind überschaubar: Es gibt nur eine Dreikajüten-Variante mit einer großen Nass-

Newspaper metadata:

Source: Yacht Revue - Austria Author:
Country: Austria Date: 2023/01/01
Media: Periodics Pages: 76 - 82

Media Evaluation:

Reach: 78.000
Pr Value: €28.957,5
Pages Occupied 6.75



Web source:

FAHRBERICHT • GRAND SOLEIL 40



Funktionaler Arbeitsplatz. Die sechs Winschen sind dort, wo sie hingehören, die Sicht ins Vorsegel ist perfekt, die Sitzposition auf den seitlichen Sülls ziemlich tief

zelle achtern und einer optionalen in der Bugkajüte. „Ich finde es erstaunlich, dass wir in einem so leichten Rumpf mit schlanken Linien alles unterbringen konnten, was man von einem 40-Füßer bezüglich Komfort und Funktionalität erwartet“, meint Massimo Gino. Die Herausforderung für das Nauta Design Studio bestand darin, den Innenraum so zu gestalten, dass sich Fahrtensegler darin wohl fühlen und man dennoch während einer Regatta Segel längsseits im Salon stauen

kann. Dieses Anforderungsprofil beeinflusste neben der weit achtern liegenden Mastposition das gesamte Innenlayout. So ist die Pantry als sehr gemäßigtes L (in Wahrheit als Zeile) ausgeführt, die gegenüberliegende Sitzgruppe als L mit einer Bank davor, die sich auf Schienen unter den Tisch schieben lässt. So gewinnt man auf der ganzen Länge des Salons Platz für Segel und hat reichlich Bewegungsfreiheit unter Deck. Das Styling ist nüchtern-elegant, der Eichenausbau mit kontras-

tierenden weißen Flächen serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt's Möbel aus Teak, der Boden wird wahlweise aus Laminat in Alpi-Teak-Design oder schlichtem Grau gefertigt. Die getestete und abgebildete Racing-Version wirkt innen noch ein wenig kühler, weil es lediglich in der Pantry Schapps mit Türen gibt – die mit Sicherheit kostengünstigste Maßnahme, um Gewicht zu sparen.

Fantastisch sind das Platzangebot und die Breite der Kojen in den Achterkajüten; im Schulterbereich ein bisschen schmaler, aber durchaus in Ordnung ist die Koje im Vorschiff. Stauraum findet sich in den Kajüten in Form von Kästen, die Ablagen sind wie im Salon offen.

Resümee

Cantiere del Pardo gibt auch mit der Grand Soleil 40 ein klares Bekenntnis zum Regattasport ab und will mit dieser Yacht bei der ORC-Weltmeisterschaft 2023 ein Wörtchen mitreden. Bei allem sportlichen Ehrgeiz ist es aber gelungen, auch den Bedürfnissen der Fahrtensegler gerecht zu werden. Damit besetzt man eine Nische, die von den Mitbewerbern nicht in dieser Konsequenz bespielt wird. ■