



Die Grand Soleil 46.3 in flotter Fahrt unter Vollzeug bei frischer Brise. Ein Segelwetter, das uns leider nicht vergönnt war.

# La Eleganza

**Die Grand Soleil 46.3 fügt sich nahtlos und überzeugend in das Designkonzept der italienischen Nobelwerft Cantiere del Pardo ein. Sie überzeugte uns, wie schon ihre kleineren Schwestern, auch wenn die Windverhältnisse beim Test leider zu wünschen übrigließen.**

**D**ie „italienischen Schwäne“ wurden sie schon mal genannt. Ihre eleganten Linien inspirieren fast zwangsläufig zu so klingenden Titeln wie „Il Numero Uno“ (Test der 37er in Heft 17/97) oder „Una Bella Figura“ (Test der 43er in Heft 25-26/98).

„La Eleganza“, die Grand Soleil 46.3, verhalf der Werft im vergangenen Jahr

zum zweiten Mal dazu, eine Wahl zur „Yacht des Jahres“ mit einem Überraschungsschlag allein nach einer Kurzvorstellung in der Rubrik „Boot aktuell“ (Skippers Magazin) zu gewinnen. Mit 25 Prozent Stimmenanteil hatte sie in der Gruppe über 40 Fuß die Gunst der YACHT-Leser gewinnen können und dabei in der „Luxuskategorie“ hochkarätige

Gegner wie zum Beispiel die Contest 48 CS auf die Ränge verwiesen.

Die 46.3 löste in der Werftpalette nach neun Jahren die von Germán Frers gezeichnete, knapp 150mal gebaute Grand Soleil 45 ab. Mit über 35 ausgelieferten Einheiten nach einem Jahr scheint das rund 550 000 Mark teure Schiff sich so erfolgreich zu entwickeln wie sein Vorgänger.

## Konzept

Im Briefing für den Neubau hatte Christophe de Malherbe von Cantiere del Pardo für die bereits dritte Zusammenarbeit mit dem slowenischen Konstruktionsbüro J & J Design seine Vorstellungen klar umrissen. Der Werftchef wünschte eine so veränderte Rumpfform, daß die Volumenverteilung eine längere Wasserlinie als bei der 45er ermöglicht (was wiederum eine höhere theoretische Rumpfgeschwindigkeit erlaubt). Außerdem gutes Seeverhalten unter allen Bedingungen, aber ohne Kompromisse hinsichtlich der Segeleigenschaften; auch von kleinen Crews zu beherrschen; einen großzügig gestalteten Innenraum mit großer Eignerzimmer im Vorschiff sowie zwei Gästekabinen achtern und die Erfüllung der Anforderungen nach CE-Klassifizierung A für Hochsee.

Das Ergebnis ist allein schon im Vergleich einiger Daten vielversprechend: Obwohl die Rumpflänge nur um einen halben Meter zugenommen hat, verlängerte J & J die Wasserlinie um einen guten Meter. In der Breite legte der Rumpf um einen viertel Meter zu. Trotz der Zunahme an Volumen gelang es, das Gewicht der Grand Soleil 46.3 um eine halbe Tonne zu senken. Andererseits sorgen 127 Quadratmeter Segelfläche (mit maximal großer Genua) am sportlichen Topprigg mit drei leicht gepfeilten Salingspaaren und dem fast 18 Meter hohen Mast für den Vortrieb. Das sind etwa acht Prozent mehr als bei der Vorgängerin oder umgerechnet 1,5 Quadratmeter mehr Segelfläche je Tonne. Solche Zahlen und der Ruf der Konstrukteure versprechen eine leistungsfähige Yacht.

Wem das nicht sportlich genug ist, der wählt die noch um eine halbe Tonne leichtere Race-Version mit 2,40 Meter tiefgehendem Bleikiel, leichterer Ruderanlage, fast zwei Meter höherem Mast, 3-DL-Segeln, größeren Winschen, Verstellpropeller und Kohlefaser-Spibaum.

## Konstruktion

Massivlaminat im gesamten Rumpfbereich sowie die Sandwichkonstruktion aus geschlossenzelligem PVC-Hartschaum (Termanto) für das Deck gehören genauso zum Fertigungsstandard wie die zuerst verklebte, dann vernietete und über die Fußreling zusätzlich verbolzte Deck-Rumpf-Verbindung. Acht Längsspannten und zwölf Querspannten garantieren hohe

Verwindungssteifigkeit. Die Kräfte des zehnfach verbolzten Kiels werden von groß dimensionierten, von innen gegen den Boden gesetzten U-Stahlträgern aufgefangen. Die tragenden Schotten werden – paßgenau gefräst – mit Rumpf und Deck über großflächige Lamine verbunden (ebenfalls per Hand). Wo immer wir hinter Abdeckungen oder unter Bodenbretter schauen konnten, stießen wir auf vertrauenerweckendes, solides Bootsbauhandwerk. Die Werft gibt fünf Jahre Garantie auf Rumpf- und Decksstruktur (auch gegen Osmose), und Registro Italiano Navale (RINA) zertifizierte für die EU-Sportboottrichlinie („CE-Norm“) nach Kategorie A für Hochsee.

## Segel- & Manöviereigenschaften

Die wetterlaunische Kieler Förde ließ uns wieder einmal mit unserem Testerschicksal hadern: Es war sehr diesig, leichter bis schwacher und in der Stärke wechselnder Wind aus südlichen Richtungen erlaubte kaum vernünftige Geschwindigkeitsmessungen auf den unterschiedlichen Kursen. Selbst die über Kiel drohenden Wolkentürme brachten keinen Wind.

Entsprechend brav und zahm zog die in dunklem Blau lackierte, mit (nicht maximal großer) Rollgenua und fünffach durchgelattetem Groß bekleidete Dame mit nur wenigen Grad Krängung wie auf Schienen ihre Bahn durch das kaum gekräuselte Wasser. Immerhin brachten wir sie bei knappen 3 Beaufort mit 4,5 Knoten Fahrt bis zu 35 Grad an den wahren Wind. Nach leichtem Abfallen beschleunigte sie ihre fast elf Tonnen zügig auf 6,5 Knoten und pendelte sich in nachlassender Brise auf Halbwindkurs bei 5,5 Knoten ein. Das waren durchaus Werte, die auf deftigeres Wetter neugierig machen. Raumschots und auf dem Vormwindkurs verlangt die Grand Soleil 46.3 unter diesen Bedingungen deutlich mehr Tuch, also Spinnaker oder Bliester.

Das Manöviereverhalten unter Maschine zeigte keine Auffälligkeiten, wobei wir das elektrische Bugstrahlruder (Extra) in dem verwinkelten Hafenbecken als →



Fotos: H.-G. Kiesel (9); BAW/IPS (1); Zeichnung: A. Hoppenhaus

Das große Steuerrad erlaubt es dem Rudergänger bei guter Sicht voraus, in Luv oder Lee zu sitzen.



Ein vernünftiger Stauraum hinterm Ankerschapp. Alle Fallen und Strecker werden ins Cockpit umgelenkt.



Die elektrische Ankerwinde gehört zur Serienausstattung, ebenso die optimale Kettenführung. Den Zugang zum geräumigen Stauraum achtern findet man unter dem gewölbten Sitz des Steuermanns. Dort sind auch der Beschlag für die Notpinne sowie der Gaskasten (leider nur mit Platz für eine 2,8-Kilo-Flasche).





Um den Salontisch finden bis zu acht Person ausreichend Platz; beim Essen wird's dann allerdings eng.

Der zum Salon hin offene Platz für den Navigator fügt sich zwar gut in das Raumkonzept ein, beschränkt aber die Möglichkeiten für den Einbau zusätzlicher Geräte. Wer hier mehr will, muß sich etwas einfallen lassen. Die seitlich angeordneten Instrumente geben Auskunft über die Funktion sämtlicher Bordsysteme.



Die aufklappbare Herdabdeckung mit schnittfester Oberfläche ist nur eins von vielen praktischen Details.



Die Eignerzimmer im Vorschiff ist hell und gut belüftet. Die Doppelkoje hat durchaus Hotelkomfort.

angenehme Draufgabe empfanden. Mit etwas über 8 Knoten bei Vollast (3200 UpM) wurde die theoretische Rumpfgeschwindigkeit mit dem dreiflügeligen Verstellpropeller Marke Maxprop nur knapp erreicht. Die 7 Knoten Reisegeschwindigkeit bei 80 Prozent Motorleistung (2500 UpM) sind befriedigend.

### Ausrüstung & Technik

Auch in der Beschlagsausstattung wick die Werft nicht von ihrem gewohnt hohen Niveau ab. Wer gern auch mal allein segelt, muß den Autopiloten zu Hilfe nehmen, denn beide 56er-Schotwischen (Harken) sind nur im geräumigen Cockpit vor dem Rad zu erreichen. Sämtliche Fallen, Strecker und Reffleinen sind ins Cockpit umgelenkt, wo sie unter der Sprayhood über selbstholende 48er-Winschen (ebenfalls von Harken) bedient werden. Die technische Ausstattung und ihre Installation unter Deck ließen keine Wünsche offen. Alles, was bedient werden muß, ist am richtigen Platz. Aufgefallen sind uns dabei die ausführlichen und eindeutigen Beschriftungen. Den gut isolierten Motorraum erreicht man bequem nach Hochklappen (Gasdruckfeder) der kompletten Niedergangstreppe und über seitliche Luken in den Achterkammern.

Zu bemängeln wären allenfalls die Tankkapazitäten: Mit 180 Litern Diesel könnte man sich bei einem schnellen Segler noch begnügen, die 450 Liter Frischwasser sind von sechs oder gar acht Personen jedoch schnell verbraucht. Allerdings wäre auf längeren Fahrten ausreichend Platz für einen Wasseraufbereiter. Ein nur 40 Liter fassender Fäkalientank ist für eine Fahrtenyacht dieses Zuschnitts definitiv zu klein!

Zu bemängeln wären allenfalls die Tankkapazitäten: Mit 180 Litern Diesel könnte man sich bei einem schnellen Segler noch begnügen, die 450 Liter Frischwasser sind von sechs oder gar acht Personen jedoch schnell verbraucht. Allerdings wäre auf längeren Fahrten ausreichend Platz für einen Wasseraufbereiter. Ein nur 40 Liter fassender Fäkalientank ist für eine Fahrtenyacht dieses Zuschnitts definitiv zu klein!

### Wohnen & Ausbauqualität

Die Raumaufteilung unter Deck entspricht herkömmlichen und bewährten Konzepten mit der komfortablen Eignerzimmer im Vorschiff. Hier schläft es sich im Hafen ungestört, keine Welle klatst unter den heute üblichen flachen Boden im Heck.

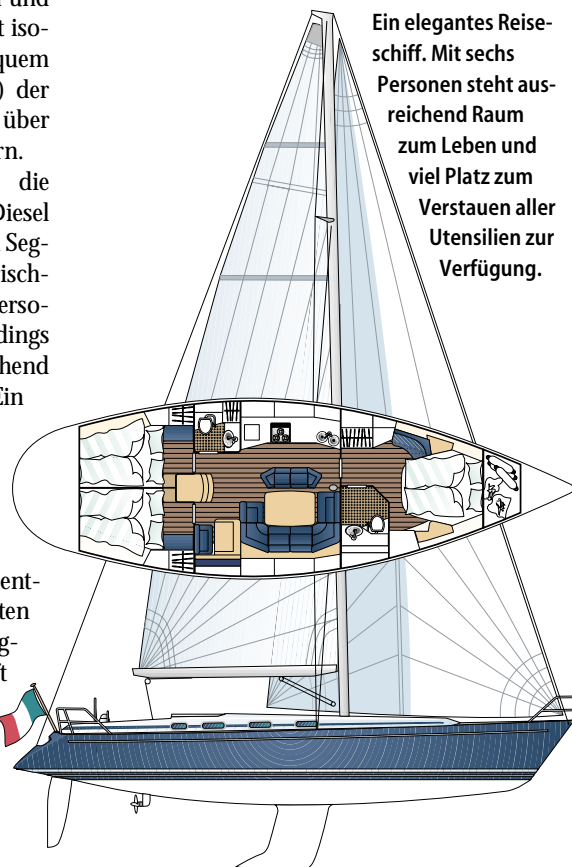
Auf See allerdings, bei Welle, ist das Schlafen im Vorschiff kaum ein Genuß. Zwei Gästekammern liegen achtern. Eine Vierkammer-Version (mit zwei Kojen übereinander zusätzlich im Vorschiff) gibt es zum Aufpreis von etwa 11 000 Mark.

Warum man sich im Interieur der Grand Soleil auf Anhieb wohl fühlt, ist nicht schwer zu begründen. Alle Proportionen stimmen. Wohin man schaut und greift, finden sich harmonische Rundungen, vollendet lackiertes Mahagoni (auf Kirsche gebeizt) und farblich aufeinander abgestimmte Oberflächen. Dazu gibt es eine Vielzahl von kleinen praktischen Details, die man erst nach und nach entdeckt.

### Fazit

Der Forderungskatalog der Werft an die Konstrukteure für den Entwurf der Grand Soleil 46.3 scheint voll erfüllt, zumindest, was das Äußere sowie Technik und Wohnkonzept angeht. Dieses Schiff ist schön und begehrenswert. Bei uns erweckte es den Wunsch, es sich bei ordentlichem Wetter mal richtig vornehmen zu können. Das Preis-Leistungs-Verhältnis stufen wir angesichts der Bauqualität und der reichhaltigen Grundausstattung als gut ein.

*Meinert Matzek*



Ein elegantes Reiseschiff. Mit sechs Personen steht ausreichend Raum zum Leben und viel Platz zum Verstauen aller Utensilien zur Verfügung.

## DATENBLATT

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| <b>Schiffstyp</b> .....   | Grand Soleil 46.3           |
| <b>Konstrukteur</b> .....                                       | J & J Design                |
| <b>CE-Entwurfskategorie</b> .....                               | A (Hochsee)                 |
| <b>Lüa</b> (Rumpflänge) .....                                   | 13,98 m                     |
| <b>Gesamtlänge</b> .....  | 14,30 m                     |
| <b>LWL</b> (Wasserlinienlänge) .....                            | 11,90 m                     |
| <b>Breite</b> .....   | 4,40 m                      |
| <b>Tiefgang</b> .....   | 2,20 (Testschiff)/1,75 m    |
| <b>Theor. Rumpfgeschw.</b> .....                                | 8,38 kn                     |
| <b>Gewicht</b> .....  | 10,50 t                     |
| <b>Ballast/-anteil</b> .....                                    | 3,3 t/31,4 %                |
| <b>Masthöhe ü. Wasserlinie</b> .....                            | 19,45 m                     |
| <b>Großsegel</b> .....  | 47,08 m <sup>2</sup>        |
| <b>(Roll-)Genua</b> .....                                       | 75,60 m <sup>2</sup>        |
| <b>Segeltragezahl</b> ( <sup>2</sup> √S/ <sup>3</sup> √V) ..... | 5,06                        |
| <b>Maschine</b> .....   | Yanmar, 56 PS/41,2 kW       |
| <b>Kraftstofftank</b> .....                                     | Niro/180 l                  |
| <b>Frischwassertank</b> .....                                   | PE/450 l                    |
| <b>Fäkalientank</b> .....                                       | Niro/40 l                   |
| <b>Kojen</b> .....  | 6–8                         |
| <b>Vorschiffskoje</b> ....                                      | 1,95 x (1,10 bis 1,80) m    |
| <b>Achterkoje</b> ....  | je 2,00 x (0,90 bis 1,45) m |
| <b>Stauraum Vorschiff</b> .....                                 | 1390 l                      |
| <b>Stauraum Salon/Pantry</b> .....                              | 690/710 l                   |
| <b>Stauraum Achterkammern</b> ....                              | je 1000 l                   |
| <b>Stauraum Backskisten</b> .....                               | 2150 l                      |
| <b>Stauraum, weiterer</b> .....                                 | 900 l                       |
| <b>Höhe Vorschiff</b> .....                                     | 1,97 m                      |
| <b>Höhe Salon</b> .....   | 1,92 m                      |
| <b>Höhe Achterkammer</b> .....                                  | 1,85 m                      |
| <b>Höhe WC-Raum</b> .....                                       | 1,97/1,85 m                 |

**Rumpf- und Decksbauweise** Rumpf aus Massivlaminat, Deck aus Sandwich-Laminat mit geschlossenporigem PVC-Schaum, beides im Handauflegeverfahren unter Verwendung von Vinylester- und Isophthalsäureharzen.

**Osmosegarantie** .....

5 Jahre

|   |                    |
|---|--------------------|
| <b>Grundpreis ab Werft</b> .....  | 529 000 Mark       |
| <b>Preis segelfertig</b> (nach YACHT-Defin.) mit folgender Grundausstattung: Motor, Groß- und Vorsegel, Schoten, Reling, Beleuchtung, Kompaß, Polster, Pantry, Lenzpumpe, WC/Dusche, Kühlfach (alles inkl.) ..... |                    |
| Fäkalientank .....  | 5374 Mark          |
| Feuerlöscher ... (je 100 Mark inkl. Einbau)   |                    |
| Anker/Leine } .....   |                    |
| Festmacher } .....  |                    |
| Fender } .....  | im Paket 2000 Mark |
| Segelkleid .....  | 1610 Mark          |
| Antifouling .....   | 4000 Mark          |
| Zuwasserlassen/segelklare Übergabe .....  | 8290 Mark          |
| <b>Summe</b> .....  | 550 274 Mark       |

**Werft** Cantiere del Pardo/Italien.

**Vertrieb** BAV Yachthandel, Börn 4, 24235 Laboe; Tel. 04343/87 31, Fax 42 21 99.