

Grand Soleil – die „Große Sonne“ – strahlt wieder. Grand Soleil, Was für ein Name. Was für herrliche Schiffe. Nach einer tiefen, existenzbedrohlichen Krise produziert die Werft im italienischen Forlì wieder erfolgreich auf Hochhauhen: OCEAN7 war zu Besuch.

Text und Fotos: Thomas D. Dobernigg und Harry Huber

Sommernaufgang in Forlì





Ende April 2011. In den 12.500 Quadratmeter großen Hallenanlagen der Cantiere del Pardo in Forlì, der Grand Soleil-Werft, herrscht hochkonzentrierte Betriebsamkeit: 21 Schiffe befinden sich derzeit hier im Bau. Das sah vor wenigen Monaten noch ganz anders aus. „Die Krise hat uns schwer getroffen. Ohne einen starken Investor hätten wir kaum Chancen gehabt zu überleben“, erzählt Lorenza Turrisi, die Sales und Marketing-Chefin des legendären Bootbauers. Es hätte in dieser Situation nicht besser kommen können. Der Marktriese Bavaria aus dem bayerischen Giebelstadt ist gleich bei zwei notleidenden großen Marken der Branche hilflos – aber natürlich nicht ganz uneigennützig – eingesperrt; neben Grand Soleil auch bei Dufour. Somit decken die Bayern aus Giebelstadt drei wesentliche Segmente im Yachtbau ab. Als weltweit zweitgrößte Segelwerft liefern sie mit der Marke Bavaria das Fundament – Masse mit hohem Qualitätsanspruch. Darüber liegt Dufour aus La Rochelle mit 40 Jahren Tradition und im Top-Segment schließlich die individuell und in meisteiliger Handarbeit gefertigten Schiffe aus Forlì mit dem klingenden Namen Grand Soleil.

Der Porsche unter den Yachten. Wobei Bavaria unter ihrem neuen Boss Dr.-Jens Ludmann mit den drei Marken sehr behutsam umgeht. „Wir haben regelmäßige gemeinsame Treffen, um die Strategien abzustimmen und dafür zu sorgen, dass der Charakter jeder einzelnen Marke eigenständig positioniert bleibt“, sagt Grand Soleil-Produktmanager Gangualdo Girroiti.



Grand Soleil, der Porsche unter den Segelyachten



Ludmann, der ja von Ford zu Bavaria gekommen ist, vergleicht die drei Marken mit dem Automobilbereich: Bavaria ist der VW mit guter Qualität und gutem Preis-Leistungsverhältnis. Dufour ist der Audi – modern, sportlich, elegant. Und Grand Soleil möchte er zum Porsche machen – für luxuriöses und schnelles Segeln. Wobei sich von der Lage der Werft wohl eher der Ferrari als Vergleich anbieten würde als der Porsche. Gende knappe 40 Kilometer von der Formel 1-Rennstrecke Imola und nicht viel weiter von der Autosegmente Maranello entfernt, liegen die Hallen der Cantiere del Pardo in Forlì, in denen die Grand Soleil-Yachten entstehen. Die Erfolgsgeschichte der Werft begann 1974 im nahen Bologna mit der Grand Soleil 34, einem Entwurf der französischen Designer Gruppe Finot. Schiffe bis 54 Fuß folgten, von so berühmten Designern wie German Frers, J&J oder dem Schiffs-Zauberer Bruce Farr, dessen Büro inzwischen exklusiv für die neue Bavaria-Cruiser-Linie steht. Mehr als 3.500 Grand Soleil-Yachten haben seit 1974 die Werthallen verlassen. Absoluter Renner ist nach wie vor die 39 aus der Feder von Alain Jorisquet. Lorenza Turrisi berichtet: „Wir haben mit dem Bau dieser Yacht 1983 begonnen und seither rund 220

- 1 SPANNEND:** Peter Pöschl studiert die Konstruktionspläne der neuen Grand Soleil 39.
- 2 SAUBER:** Frer „keinfrei“ ist die Verarbeitung der neuen Rumpfe im Werk.
- 3 ERFOLGREICH:** Die Bestellungen laufen wieder, die Produktionsstellen sind wieder gut ausgelastet.
- 4 HERZSTÜCKE:** Diese Stringer aus kevlar sind federleicht, aber hart wie Stahl und schützen den Rumpf vor Verwindung.
- 5 HANDBARBEIT:** Eine Grand Soleil wird in zahlreichen Einzelschritten in allen Details von Handwerksmeistern gebaut.
- 6 FEINSCHLIFE:** Eine ganze Woche dauert es, bis die neuen Rumpfe in handratischer Politur ihr Finish im Höchstglanz erlangen.
- 7 PRACHTSTÜCK:** Das ultragedumme Cockpit der Grand Soleil 50.

Celox



Einheiten davon verkauft. Jetzt wird das Modell von der neuen 39 von Claudio Malesio abgelöst. Wir gehen davon aus, dass dies unser Verkaufsjahr wird.“

Derzeit werden bei Grand Soleil noch in zwei unterschiedlichen Verfahren Yachten gefertigt: Die älteren, aber noch wie vor stark getragenen Modelle, im klassischen, handlich in die Formen aufgetragenen Verfahren. Die nachgeordneten Designs – zum Beispiel die GS 39 und die GS 50 – im Vakuum-Induktionsverfahren. Bei diesen Modellen werden extrem leichte, aber höchst stabile Stinger aus Kevlar in den Rumpf eingebracht. Durch sie wird ein Verwinden vermieden, ohne den Gewichtsanteil deutlich zu erhöhen, wie das bei Stahlkonstruktionen der Fall ist.

Im Vakuumverfahren hergestellte Rumpfe sind schneller und qualitativ hochwertiger produziert. „Die Nachbearbeitung erfordert allerdings größeren Aufwand in Handarbeit“, berichtet Lorenza Turrisi. „Die Oberfläche ist rauer als beim Handaufgegriffen und muss intensiver nachbearbeitet werden. Ein Mann ist pro Rumpf mit Schleifen und Polieren gut eine Woche beschäftigt.“

Liebe zum Produkt, Handarbeit, besser Handwerkskunst, ist überhaupt das Stichwort. An allen Ecken und Enden, in allen Produktionsbereichen, sind Menschen an der Arbeit, denen man die Liebe zu ihrem Tun und zu dem Produkt, das sie fertigen, ansieht. Ein großer Teil der Beschäftigten sind Praxen, die vorwiegend bei feinen, genauen Arbeiten eingesetzt werden. Vom Laminierten über die Tischlerei, die Lackerei bis zur peniblen Qualitätskontrolle.

Alles ist peinlich sauber, nichts liegt herum, Abfallprodukte werden sofort beseitigt, Staub, Späne und kleinere Reste werden ständig weggesaugt.

Eines der Herzstücke ist die Tischlerei, in der mit hochmodernen, computergesteuerten Geräten alles im Haus hergestellt wird. Schließ- und Feinarbeiten werden handlich ausgeführt. Auch wenn die Entwurfsbeurteilung über die beste Design-Software verfügt, die Renditeansicht in 3D umgesetzt werden in einer Halle die neuen Modelle vor dem ersten Bau als 1:1-Modell immer noch in Sperrholz und Papier gebaut. „Nur so können unsere Ingenieure die Details tatsächlich

spüren, den Raum erleben und Proportionen verschicken und optimieren“, sagt Produktmanager Giangiulio Gironti.

In Forth werden nicht nur Yachten neu gebaut. In einem abgeschlossenen Teil einer Werftfläche wird während des Besuchs der ebenfalls weiße Rumpf einer GS 46 in elegant dezentem Grau gespritzt. „Das ist das Schiff eines unserer Eigentümer“, erklärt Peter Pöschl vom österreichischen Grand Soleil-Vertreter Mayer Yachten. „Er möchte sein Schiff nicht nur von Werftseite professionell überholt wissen, sondern gleich auch optisch sozusagen eine neue Yacht zurückbekommen. Aus dem vormals schneeweißen Schiff entsteht eine Grand Soleil in modernem Grau.“

Grand Soleil, diese luxuriösen, schnellen Yachten aus Forth, sind dank des neuen Investments wieder im Höhenflug: 80 Einheiten sollen in diesem Jahr die Werft verlassen. Bestellungen aus Europa, den USA und Südamerika liegen vor. Wartezeiten ab Bestellung betragen derzeit rund drei Monate. Und die Konkurrenz reagiert sensibel. Lorenza Turrisi erzählt von einer interessanten Entwicklung: „Mehrheitsanteile von Solaris, der Edelwert aus Aquileia in Oberitalien, wurden kürzlich verkauft und die neuen Besitzer haben bereits ein Areal für den Umbau ihrer Werft in unmittelbarer Nachbarschaft zu uns erworben. Das werden spannende Zeiten.“

1 **BRANDNEU.** Die neue GS 50 mit ihrem gewaltigen Cockpit und dem aufgedünnten Deck sollte ein neuer Verkaufsschlager werden.

2 **TISCHLEREI.** Meister ihres Faches leisten in der werkseitigen Tischlerei millimetergenaue Arbeit an den edlen Möbeln.

3 **QUALITÄTSKONTROLLE.** Kein auch noch so winziger Kratzer oder Fehler entgeht der Dame bei der Schlusskontrolle.

4 **LACKIEREREI.** Viele der Feinarbeiten werden bei Grand Soleil von Frauen ausgeführt. So auch hier in der Lackiererei.



2



3



4

Vollendete Handwerkskunst macht jede **Grand Soleil** zum Einzelstück