

wave



KURTZ > HÜRZELER > GRAND SOLEIL BLUE > MULTIHULLS > LIMFJORD > DORDOGNE > STY

ISSN 2296-3464



NACHHALTIG INS WOCHENENDE

Eleganz und Komfort, Technologie und Segelleistung sind nicht nur Maxi-Yachten vorbehalten, sondern auch kleinen Juwelen, den Day Sailern. Die Werft Cantiere del Pardo, die 1973 die erste revolutionäre Grand Soleil GS 34 vom Stapel liess, kehrt mit der GS Blue zu kleinen Yachten zurück. Die schnittige 33-Fuss-Yacht wird die Branche erneut revolutionieren...

Das Konzept des Day Sailers wird erweitert, um das einfache Segeln auf einem eleganten Boot, das sofort bereit ist, die Leinen loszumachen, auf das gesamte Wochenende auszuweiten. Und nicht nur das: Die GS Blue ist das erste in Italien hergestellte Boot, das aus Materialien gebaut wurde, die eine geringe Umweltbelastung garantieren. Wave hat diese «kleine grosse Yacht» in Malcesine am oberen Gardasee getestet, einem idealen Ort für dieses Boot, das auch auf den Seen der D-A-CH-Länder eine gute Figur abgibt. Aber die GS Blue wird auch in den mondänsten Yachthäfen von Portofino bis Capri, von der Côte d'Azur bis zu den Balearen für Aufsehen sorgen. Dem typischen Made-in-Italy-Stil sei Dank...

Am Kai besticht sie durch ihre Eleganz und ihre Maxi-Yacht-Linienführung mit einem Flush Deck und einer sehr beachtli-

chen Breite, die Stabilität und Power beim Aufkreuzen garantiert. Das wirklich innovative Herzstück der GS Blue ist jedoch ihre nachhaltige Seele. Die wichtigste Entscheidung war die Verwendung des thermoplastischen Harzes Elium für den Glasfaserbau. Am Ende der Lebensdauer des Bootes kann das Harz von der Faser getrennt und beides wiederverwendet werden, was neue Perspektiven für den nachhaltigen Bootsbau eröffnet. Auch der innere Kern des Rumpfes, der für die strukturelle Steifigkeit sorgt, besteht aus recycelten Materialien. Zusammen mit der Glasfaser kann auch dieser wiedergewonnen und -verwendet werden. Das Boot wurde ausserdem so konstruiert, dass die Komponenten, wie es in der Automobilindustrie bereits seit langem üblich ist, mithilfe von Spezialklebstoffen für das Deck und verschraubbaren Verbindungen demontiert werden können.





Selbst die 4T-Segel von One Sails sind recycelbar. Diese Reihe von Massnahmen, die zwar für das Auge unsichtbar sind, machen das Boot jedoch deutlich nachhaltiger, ohne dabei die Ästhetik und die Leistung einer Grand Soleil zu beeinträchtigen. Sichtbar, aber geräuschlos, ist hingegen das elektrische Antriebssystem, das sich in einem speziellen Fach befindet und von einer Lithiumbatterie gespeist wird, die eine Reichweite von etwa 30 Meilen bei 5 Knoten ermöglicht, wobei diese mit einem zweiten Batteriepaket verdoppelt werden kann. Beim Test haben wir festgestellt, dass der Motor eigentlich nur für Manöver im Hafen erforderlich ist, denn sobald die Segel dank der elektrischen Winschen mühelos gesetzt sind, bewegt sich das Boot auch bei leichtem Wind agil, gleitet lautlos über das Wasser. Entspannung und Relax herrschen an Bord – davon profitieren sowohl die Gäste auf den bequemen Sonnenliegen – die im Heck sind besonders hervorzuheben und einer Yacht ganz anderer Dimen-

sionen würdig – als auch der Steuer-
mann, der seinen Job sogar in liegender
Position ausüben kann.

ZWEI SEELEN IN EINEM BOOT

Mit zunehmendem Wind verändert das Boot seinen Charakter und bietet ein Fahrgefühl, das mit einem Regattaboot verglichen werden kann. Der Verdienst gebührt Matteo Polli, einem Meister seines Fachs. Der junge Designer ist der «Vater» der GS Blue, die in Zusammenarbeit mit Nauta Design, einem der renommiertesten internationalen Büros für Gesamtlayout und Innenausstattung, entstand. Letztere folgen den stilistischen Vorgaben des Büros Nauta: Eleganz und Schlichtheit. Trotz des niedrigen Decks ist die Sitzhöhe grosszügig bemessen, worauf besonders geachtet wurde. «Eines der Schlüsselemente des Innendesigns ist die Lichtstudie, die auch bei niedrigen Innenhöhen ein Gefühl von Geräumigkeit und Komfort garantiert», erklärte Massimo Gino, CEO von Nauta. «Dies ermög-

licht dem Eigner und den Gästen, das Boot auf angenehme und funktionale Weise zu erleben, eben genau wie ein echtes Wochenendboot.» Trotz ihrer kompakten Abmessungen bietet die Blue alle wesentlichen Ausstattungsmerkmale ihrer grösseren Schwestern: ein Badezimmer mit Dusche und Frischwasser, eine Küche mit Herd, Backofen und Kühlschrank sowie einen Tisch aus Leichtbaumaterial, der um den Mastfuss herum integriert ist.

Der Unterdeckbereich ist ein multifunktionaler offener Raum, ideal für ein Paar, aber auch für vier Personen für eine Übernachtung an Bord. Dieser modulare Ansatz ermöglicht eine einfache Umgestaltung des Raums vom Wohnbereich zum Schlafbereich und bietet Flexibilität ohne Verzicht auf Komfort und Ästhetik.

Das Cockpit ist dem eines 12-Meter-Bootes ebenbürtig und bildet den idealen Mittelpunkt für das Leben an Bord. Die langen und tiefen Sitze bieten sowohl



während der Fahrt als auch vor Anker oder im Hafen viel Komfort und Schutz. In der Mitte kann für Mittagessen oder Apéro bei Sonnenuntergang ein eleganter Tisch aus Carbonfaser montiert werden, der sich leicht in einer speziellen Tasche verstauen lässt. Auf den Gangborden befinden sich integrierte Befestigungen für die Montage des Sonnensegels. Neben dem bereits erwähnten Sonnenbereich im Heck ist dort die Konstruktion der versenkbaren und für vielfältige Funktionen ausgelegte Plattform hervorragend gelungen. Sie bietet nicht nur einen speziellen Bereich zum einfachen Ein- und Aussteigen (dank einer verstaubaren Edelstahlleiter), sondern dient auch als praktische Einstiegsplattform am Quai und erweitert den Relaxbereich während der Fahrt oder vor Anker.

Auch wenn die Blue mit einer ausgesprochen mediterranen oder meeresnahen Seele geboren wurde, wird ihr unverwechselbarer «Made in Italy» Stil wahrschein-



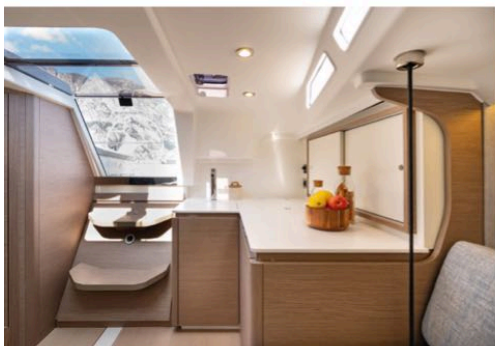
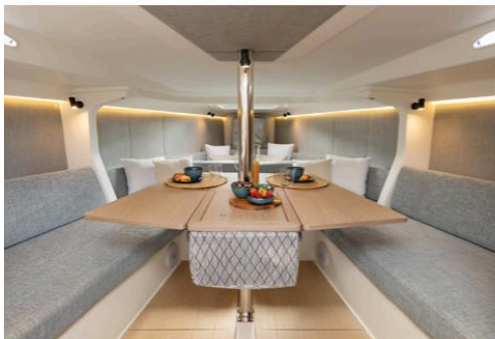
GRAND SOLEIL BLUE



GRAND SOLEIL BLUE

lich auch Segler aus anderen Teilen der Welt, insbesondere aus Nordeuropa, begeistern. «In nördlicheren Gewässern, wie denen der Ostsee, gibt es eine starke Nachfrage nach schnellen, eleganten und einfach zu bedienenden Yachten, auch nur für einen Nachmittag oder ein kurzes Wochenende», erklärt der Präsident von Cantieri del Pardo, Gigi Servidati. «Die GS Blue ist ein echter Weekender mit emotionalem Design, der Spass am Steuer macht und perfekt zur Art und Weise passt, wie man in Deutschland, Skandinavien, den Niederlanden und generell entlang der Atlantikküste gerne segelt.»

T GIULIANO LUZZATTO
F G. N. CAMPORESI



GRAND SOLEIL BLUE	
Länge ü.a	11.3 m
Rumpflänge	9.99 m
Breite	3.70 m
Tiefgang	2.2 m, reduziert 1.8 m
Verdrängung	3500 kg (leer)
Ballast	1200 kg
Standardrumpf	Harz + NLcomp Technologie (Rumpf nur in weiss erhältlich)
Optionaler Rumpf	Vinylesterharz (Rumpf mit verschiedenen Farboptionen)
Square-Top Gross	38 m²
Selbstwendefock	26 m²
Genua	32 m²
Code 0	60 m²
Gennaker	100 m²
Motor Standard	Elektro-POD DRIVE 6.0 EVO (6 kW)
Motor Option	Dieselmotor
Solarpanels	340 W Nennleistung
Hydrogenerator	240 W bei 6 Knoten
Tank Treibstoff	55 L
Tank Wasser	70 L
Motor-Batterie	8 kWh STD (+8 kWh OPT)
Service-Batterie	190 Ah (Std) + 190 Ah (Netzteil Opt)
Autonomie Standard	Bis zu 30 Meilen (bei 5 Knoten Geschwindigkeit)
CE-Zertifizierung	Kategorie C (B mit Reling)
Projekt	Polli YD / Nautia Design / Nilcomp

www.cantieredelapardo.com

Schweiz: Kibag Marina, 8806 Bäch
www.kibagmarina.ch



INTERVIEW MIT MATTEO POLLI, KONSTRUKTEUR DER GRAND SOLEIL BLUE



WAVE: Gibt es aus struktureller Sicht Unterschiede zwischen dem Bau eines Bootes mit Elium-Harz und einem mit herkömmlichem Harz?

Matteo Polli: Es gibt keine wesentlichen Unterschiede, aber man muss sekundäre Verklebungen vermeiden. Aus diesem Grund werden geklebte Strukturen bevorzugt, wie es in Serienproduktionswerften üblich ist. Das Boot wird mit geklebten Gegenformen gebaut und nur an kritischen Stellen, an denen eine stärkere Verklebung erforderlich ist, mit Tuchlagen verstärkt.

Sind diese Klebstoffe ebenfalls nachhaltig und recycelbar?

Ja, sie sind für die Art des Harzes geeignet und werden im Recyclingprozess akzeptiert.

Elium ist das von Arkema hergestellte thermoplastische Harz. Das italienische Start-up NL Comp hat den Prozess entwickelt. Warum sollte eine Werft für dieses Harz NL Comp wählen und es nicht direkt von Arkema beziehen?

NL Comp war eines der ersten Unternehmen, das diesen Kunststoff im Yachtbau eingesetzt hat, und verfügt daher über die nötige Erfahrung, damit eine Werft nicht bei Null anfangen muss. Ausserdem hat das Unternehmen den gesamten Prozess patentiert, sodass es über das erforderliche Know-how verfügt, um Elium im Bootsbau einzusetzen.

Welche Variablen sind dabei besonders wichtig?

Das Harz wird auf eine bestimmte Art und Weise, bei bestimmten Temperaturen und zu einem bestimmten Zeitpunkt des Infusionsprozesses verwendet. Auch die Mengen sind wichtig, ebenso wie die Katalyse. Es ist ein Prozess, der auch bei anderen Bootsbauern immer häufiger zum Einsatz kommt, aber sie haben den ersten Schritt gemacht.

Kommen die Bootsbauer von NL Comp oder sind sie Mitarbeiter von Gran Soleil Yachts?

Sie kommen aus beiden Unternehmen und kombinieren das spezifische Wissen der beiden Firmen.

Da es nicht möglich ist, die Beschaffenheit dieses Harzes in 20 Jahren vorherzusagen, haben Sie spezielle Tests zur Haltbarkeit usw. durchgeführt?

Wir haben weniger Tests zur Haltbarkeit durchgeführt, sondern vielmehr die Fähigkeit des Harzes, Feuchtigkeit aufzunehmen, und die potenziellen Probleme, die dadurch entstehen können, untersucht. Natürlich kann man nicht genau wissen, was im Laufe der Zeit passieren wird, aber wir können verstehen, wie sich das Harz in einer feuchten Umgebung verhält und welche Probleme auftreten könnten. Beispielsweise hat sich gezeigt, dass dieses Harz weniger anfällig für Osmose ist als Polyester; dennoch können mit den Jahren andere Probleme auftreten, die derzeit noch nicht erkennbar sind. Wir sind uns seiner Wärmeempfindlichkeit bewusst, weshalb eine dunkle Lackierung des Rumpfes nicht empfehlenswert ist, aber die langfristigen Auswirkungen sind noch nicht absehbar. Ebenso waren die Kenntnisse, über die wir heute über Boote aus Glasfaser verfügen, vor 50 Jahren noch nicht in dieser Form vorhanden.

Ist die Cantiere del Pardo-Werft darauf vorbereitet, wie der Entsorgungsprozess der mit dieser Technologie gebauten Boote ablaufen wird?

Es gibt bereits Unternehmen, die daran arbeiten, auch in Zusammenarbeit mit NL Comp, um den Standard festzulegen, den das Produkt erfüllen muss, um so effizient wie möglich recycelt werden zu können. Grundsätzlich kann jedes Material recycelt werden. Wenn wir jedoch beim Recycling die bestmögliche Qualität der Rohstoffe erzielen wollen, ist es wichtig, dies auf möglichst effiziente Weise zu tun.

FRAGEN VON GIULIANO LUZZATTO

AUS DEM ITALIENISCHEN VON STEFAN DETJEN