

Yacht

Ostsee-Perlen

Sieben Törnziele, die Sie überraschen werden

Bordstrom

Wie sich Lithiumakkus optimal laden lassen

Bootsporträts

- Grand Soleil 80
- Motorsegler Fisher
- Explorer Stem 50



Boris' Neue

Radikaler, leichter, innovativer: Kann der deutsche Segelstar mit „Malizia 4“ beim Ocean Race und der Vendée Globe zum Sieg fliegen? Bordbesuch in Lorient



EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

Deutschland 8,80 € · Österreich 9,80 € · Schweiz 14,00 SFR

BeNeLux 10,20 € · Italien 11,90 € · Spanien 11,90 €

Frankreich 11,90 € · Slowenien 11,90 € · Portugal (cont.) 11,90 €

Nr. 17 · 5.8.2026

H 074 40

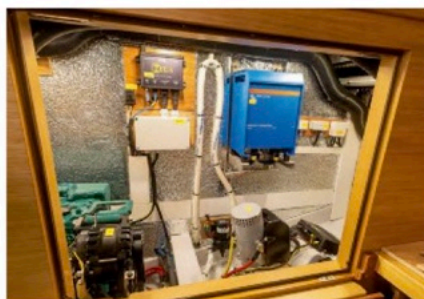
Summer on the rocks

Kaum ein Revier wirkt entrückter als Ostgrönland: ein Törn durch Fjorde, vorbei an Eisbergen und hinein in eine Welt von fast unwirklicher Stille. Reportage. **26**



Kutter mit Kajüte

Die britischen Fisher-Motorsegler sind in Liebhaberkreisen Kult. In Laboe gab es jüngst ein großes Treffen. **44**



Volle Leistung

Erst mit der richtigen Ladelösung lässt sich die Kapazität von Lithium-Akkus ausschöpfen. Ein Technikratgeber. **68**

Länge läuft

Darf's ein bisschen mehr sein? Die Grand Soleil Plus 80 LC ist das neue Flaggschiff von Cantieri del Pardo. Impressionen. **88**



17

Marie Lefloch hat die ersten Probeflüge von „Malizia 4“ fotografiert.

PANORAMA

- 6 **Aktuell** „Gorch Fock“ in New York; dänische Muringbojen vertrieben; Navi-App; Rettungsinsel explodiert; Kampf gegen die Quagga-Muschel.
- 10 **Neue Boote** ORC-Racer von NYX-Yachts; Oyster 515: kleinstes Modell der Luxuswerft.
- 12 **Sport** EM-Gold für deutsches Skiff-Duo; 16. WM-Titel für Kröger; Segelbundesliga in Kiel.
- 14 **„Malizia 4“** Überflieger statt Offroad-Truck? Was Herrmanns neue Imoca im Vergleich zum alten Boot auszeichnet und welche Innovationen in ihr stecken.
- 26 **Reise** Durchs Eis der grönländischen Ostküste: ein Törn im Sermilik-Fjord mit spektakulären Ankerplätzen, rauer Natur und intensiven Begegnungen.
- 34 **Cowes Week** Wie die Regatta vor der Isle of Wight vom elitären Kräfteressen zum weltbekannten Segelfestival wurde.
- 42 **Glosse** Steffi von Wolff über die Tücken der zwischenmenschlichen Kommunikation an Bord.
- 44 **Fisher-Treffen** Was die Boote so einzigartig macht und weshalb ihre Fans ihnen ein Leben lang treu bleiben. Szenepor­trät.
- 52 **Ostsee-Tipps** Sieben Ziele abseits der üblichen Routen: Häfen und Orte zwischen Kultur, Natur und Seefahrtsgeschichte, die es anzusteuern lohnt.



Das leistungsstarke Rigg
sorgt für Performance, die
Größe für Komfort.

Luxus leicht gemacht

Die Grand Soleil 80 ist das neue Flaggschiff von Cantiere del Pardo. Die Italiener verbinden Komfort mit Segelanspruch und zeigen, wie leicht 26 Meter wirken können.



Vor Porto Cervo an der sardischen Nordostküste steht noch alte Welle, der Wind weht moderat zwischen zehn und fünfzehn Knoten. Für die Grand Soleil Plus 80 LC sind das keine spektakulären Bedingungen. Aber gute Voraussetzungen für eine wichtige Beobachtung: wie viel Ruhe 22 Meter Wasserlinie in ein Boot bringen können.

Die GS 80 wurde beim Grand Soleil Cup zunächst privat für Eigner gezeigt, wobei auch die YACHT die Gelegenheit hatte, in den Gewässern der Costa Smeralda an Bord zu gehen. Das öffentliche internationale Debüt soll beim Cannes Yachting Festival im September folgen. „Bianca II“, so der Name der ersten Einheit, zeigt, wie Cantieri del Pardo die Plus-Linie weiterentwickeln will: mehr Länge, mehr Eigener-

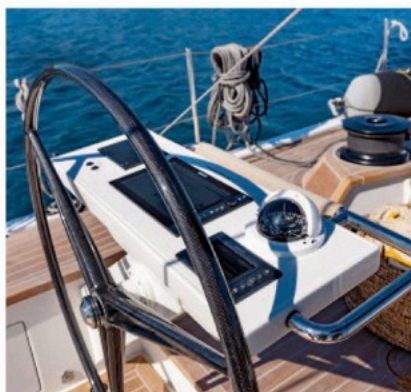
Einfluss, mehr Charter- und Langfahrtlogik, aber weiterhin erkennbarer Segelanspruch.

Was zuerst auffällt, sind die schwarzen Segel. Hochwertige Kohlefasersegel von North Sails an einem Carbonrigg von Axxon mit daumendicker Rod-Verstärkung, alles erste Wahl. Darunter liegt ein Rumpf, der trotz seiner Abmessungen ein stimmiges, elegantes Gesamtbild ergibt. Der Aufbau flacht nach achtern coupéartig ab, wird mit jedem Meter zum Heck hin niedriger. Das voluminöse Heck ist fast so breit wie die Yacht an ihrer breitesten Stelle. Ein typisches Merkmal für den italienischen Konstrukteur Matteo Polli. Das Boot bietet achtern Volumen und Decksfläche, soll im Wasser aber nicht zu viel benetzte Fläche erzeugen. Dafür verzichtet er auf ausgeprägte Chines

oder Knicke und schnürt die Spantform zur Wasserlinie hin vergleichsweise stark ein, zugunsten einer schmalen Wasserlinienbreite.

Das Konzept stammt von Cantieri del Pardo selbst, die Rumpflinien von Polli, Exterieur, Interieur und Layout von Nauta. Massimo Gino, CEO und Co-Founder von Nauta, bringt die Herausforderung auf den Punkt: „Diese 80-Fuß-Yacht soll Funktionen aufnehmen, die sonst bei 95- bis 100-Fuß-Yachten anzutreffen sind. Innenräume, Kabinengrößen und Ausrüstung müssen dafür sorgfältig optimiert werden.“ Die GS 80 wurde vollständig im eigenen Haus gebaut, vom Laminieren bis zur Ausstattung in Fano. Die Konstruktion ist eine Sandwichbauweise mit epoxid-basiertem Vinylesterharz, Vakuuminfusion und Carbonverstärkungen in hoch belasteten Bereichen.

Die erste Einheit ist keine private Eigneryacht im klassischen Sinn. Marco Pastorino betreibt „Bianca II“ im professionellen Charterbetrieb unter der Marke „Sail with Bianca“. Bianca ist seine Tochter, nach der das Boot benannt ist. Pastorino war bereits Grand-Soleil-Kunde, segelte zuvor eine Grand Soleil 72, ebenfalls im Charterbetrieb, und kommt aus dem Kreuzfahrtgeschäft. Zur Werft ging er direkt, ohne Makler. „Wir haben die Menschen bei Grand Soleil kennengelernt und hatten sofort ein gutes Gefühl“, sagt er. Eine Vertrauensentscheidung, keine reine Modellwahl also.



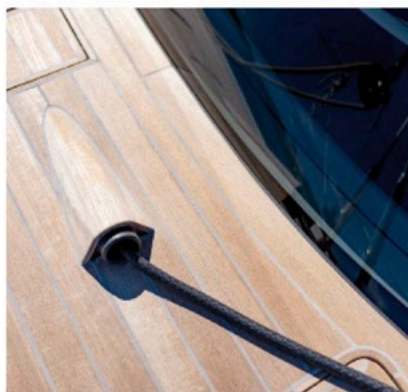
Von den beiden Steuerständen aus sind alle Komponenten des Bootes bedienbar.



Die großen B&G-Displays am Mast sind von jeder Crewposition aus ablesbar.



Das Teakdeck ist akribisch verlegt, auf Wunsch sind auch andere Beläge möglich.



Liebe zum Detail zeigt dieser Schot-Einlass. So bleibt auch das Vordeck leinenfrei.

Aus der Erfahrung mit der 72er entstand dieses Anforderungsprofil: mehr Kojen, ein echter Crewbereich mit eigenem Zugang, Komfort für Gäste, ohne das Segeln zur Nebensache zu machen. Pastorino wollte zudem einen Teleskopkiel, weil seine Gäste möglichst nah an Strände und in Buchten kommen sollen. Ebenso Hybridantrieb, nachts soll kein Generator laufen. Keine Tendergarage, lieber zusätzliche Kühlkapazität und einen Waschtrockner. „Bianca II“ ist nicht das Standardboot, verkörpert vielmehr die Werftphilosophie: Eine Plattform mit viel Freiheit für Eignerwünsche.

»Diese 80-Fuß-Yacht soll Funktionen aufnehmen, die sonst bei 95- bis 100-Fuß-Yachten anzutreffen sind.«

MASSIMO GINO

Wie sich dieses Konzept auswirkt, zeigt sich sofort an Deck. Der Bedienbereich ist klar vom Lebensbereich getrennt. Alle Schoten, Strecker und das laufende Gut laufen nach achtern auf zwei große, hydraulisch betriebene 111er Harken-Winschen. Die Steuerstände an den zwei Rädern sind sehr frei, bieten viel Platz für den Steuermann und die Crew. Davor öffnet sich ein Cockpit, das fast an einen großen Daysailer erinnert, nur eben in entsprechender Größe. Zwei Cockpittische an Backbord und Steuerbord, hydraulisch absenkbar, lassen sich mit Polstern belegen, sodass riesige Sitz- und Sonnenliegeflächen entstehen. Keine Beschläge, keine Leinen, guter Blick nach vorn und ringsum. Das ist schon richtig luxuriöses Segeln: Man sitzt trotz dieser Bootsgröße direkt an den Elementen und bekommt alles mit.

Die Grand Soleil 80 hat keinen Traveller. Die Großschot läuft zentral unter Deck auf eine sogenannte Captive-Winsch, eine große, quer liegende Winstrommel, hydraulisch betrieben. An Deck ist nur eine einzige Schotpart sichtbar, direkt am Großbaum befestigt. Auf den Traveller wurde bewusst verzichtet, weil dieser vor allem im Charterbetrieb bei ungeübten Gästen die Gefahr birgt, dass in Manövern jemand vom Schlitten verletzt wird. Den Twist im Großsegel kontrolliert allein der hydraulisch bedienbare Niederholer. Für den Fall, dass die Captive Winsch ausfallen sollte, gibt es am Großbaum Anschlagpunkte für eine Notschot, die auf die Winschen läuft. Die Yacht hat einen Semi-Park-Avenue-Großbaum, der sich dreieckförmig nach oben öffnet und ein großes Volumen bildet, ähnlich einem fest installierten Lazy-Bag. Das Großsegel fährt auf Rutschern und fällt in diesen ➤



Auch die Bedienung des Rollgennakers ist über die Systeme einhand möglich.



Studio, Wohnzimmer, Lounge?
Der riesige, helle Salon bietet
270-Grad-Rundumblick.

Bereich hinein. Damit das Groß dort aber ordentlich verstaut werden kann, muss jemand auf den Großbaum und nach achtern, um das Segel in ordentliche Falten zu legen. Am Mast braucht es ebenfalls jemanden. Für eine Charter-Ausführung ist das nicht ideal. Für den Regattaereinsatz, für den man das Boot ebenfalls chartern kann, ist diese Lösung dagegen eine gute Wahl, da sie ein effizienteres Großsegel ermöglicht, als wenn dieses in den Baum gerollt würde, was ebenfalls möglich wäre. Weitere besondere Riggmerkmale sind: hydraulisch verstellbare Vorliekspannung, geteiltes hydraulisches Textil-Achterstag, fester Bugspriet. Die Segelgarderobe ist umfangreich, umfasst Gennaker, Rollgennaker auf Antitorsionskabel, Stagsegel sowie optional ein inneres Vorstag für eine Sturmfock.

Das ganze Boot lässt sich als Push-Button-Boot bezeichnen. Es ist alles hydraulisch oder elektrisch betrieben, die Crew muss rein gar nichts mit Körperkraft erledigen. An Bord ist während des Segelns keine Winschkurbel zu

»Wir haben die Menschen bei Grand Soleil kennengelernt und hatten sofort ein gutes Gefühl.«

MARCO PASTORINO

sehen. Auf Nachfrage sagt Pastorino, es gebe natürlich welche. „Sie liegen in einer Tasche.“ Auf einem Boot mit 400 Quadratmetern Segelfläche und 42,5 Tonnen Verdrängung ist das weniger Komfortspielerei als konsequentes Lastmanagement. Ein zentralisierter Hydraulikkreis versorgt Winschen, Mastsysteme, Teleskopkiel und Segeltrimm. Sogar das Niedergangsschott fährt elektrisch, außen und innen per Knopfdruck. Das allerdings ist tatsächlich eher Spielerei.

Über sehr breite Stufen, eigentlich mehr Treppe als klassischer Niedergang, geht es ins Innere. Am Kajütdach sind Handläufe angebracht, die auch dringend benötigt werden, denn wegen der enormen

Breite gäbe es ohne Handläufe sehr lange Sturzstrecken. Der Salonbereich ist groß, aufgeräumt und klar in den Linien. Die Ausstattung ist hell, elegant, maritim, aber nicht überzogen, fast schon nüchtern, wobei das im Auge des Betrachters liegt. Backbord ein Loungebereich mit L-Sofa und Fußhockern, die auch als kleine Tische genutzt werden können. Steuerbord ein Sitzbereich mit fast schon einer Tafel, L-Sofa und Stühlen. Die umlaufende Frontscheibe, das Schiebeluk und das große Kajütdach sorgen für viel Licht und nahezu 270 Grad Rundumsicht. Insgesamt wirkt das tatsächlich eher wie ein Wohnzimmer, ein bisschen Studio oder Loft, als wie ein klassischer Yachtsalon.

Neben dem Niedergang an Steuerbord führt ein Durchgang nach achtern. Dieser Bereich nimmt Navigation und Pantry auf. Jemand, der für die Gäste kocht, findet hier eine Galley mit Ausstattung wie eine Profiküche an Land: vertikale

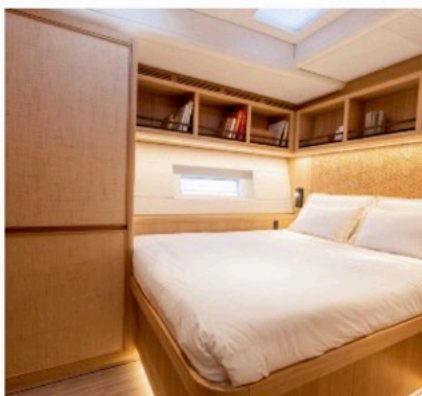
Miele-Kühl-Gefrierkombination, Frigonautica-Truhenfreezer, vierflammi-
ges Induktionskochfeld mit Ofen und
Mikrowelle, Elica-Dunstabzug, Miele-
Geschirrspüler, Espressomaschine und
Waschtrockner. Die Pantry hat einen
eigenen Niedergang ins Cockpit. Die
Charterer können sich, wenn sie möch-
ten, einfach als Gäste fühlen. Sie se-
hen die Crew nicht bei der Arbeit, wenn
sie es nicht wollen. Vorn liegt die Eig-
nerkabine: großes Kingsize-Bett, eige-
nes Bad, kleiner Schreibtisch, Stehhö-
he von mindestens zwei Metern über-
all. Das ist eine kleine Suite, sehr ein-
ladend. Dasselbe gilt für die weiteren
Gästekabinen. Jeder hat im Grunde
sein eigenes Hotelzimmer mit eigenem
Bad. „Bianca II“ ist mit vier Gästekabi-
nen und zwei Crewkabinen ausgestat-
tet, eine davon unter der Segellast vorn;

alternativ ist ein Layout mit drei Gäste-
kabinen möglich.

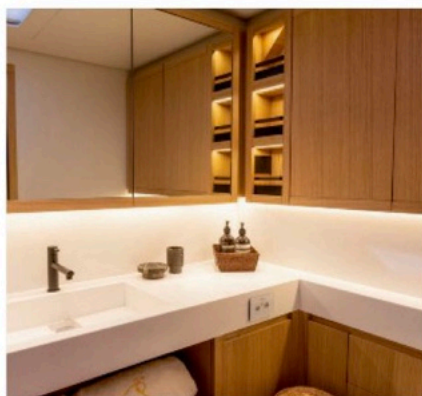
Die Grand Soleil 80 hat eine
Torqeedo-Hybridplattform,
die Antrieb und Hotellasten,
den Bedarf für Komfortfunktionen,
versorgt. Zwei Batteriepakete mit je
40 Kilowattstunden speisen den elek-
trischen Antrieb und über Konverter
und Inverter die Bordverbraucher. In
der Langfahrtkonfiguration stehen
zwei 45-Kilowatt-Generatoren zur
Verfügung, außerdem ein Buffer-Bat-
teriepack für wichtige Borddienste.
Im Hafen war der Elektroantrieb tat-
sächlich nicht zu hören. Kein Surren
oder Sirren, nichts. Diese Ruhe war
für Pastorino ein Hauptgrund für die
Hybridausstattung. „Für Chartergäste,
die dafür bezahlen, ist der Unterschied

zwischen Generatorbrummen und stil-
ler Nacht erheblich.“ Der Hybridantrieb
ist also kein Öko-Label, sondern ein
Charter-Argument.

Zurück auf Deck, zurück ans Rad.
Unter Segeln macht das Boot einen
sehr ausgewogenen Eindruck, und
es macht richtig Spaß, dort zu ste-
hen. Viel Rückmeldung kommt über
die Steuerung zwar nicht, aber das
Boot liegt sehr leicht und sehr weich
auf dem Ruder. Durch die Doppel-
ruderanlage wirkt die Steuerung ein
bisschen indirekter, dafür sehr weich,
sehr angenehm. Und das Erstaunliche:
Trotz der Größe des Bootes stellt sich
schnell dieses schwer beschreibbare,
fast magische Gefühl ein. Wenn sich die
Krängung auf etwa 20 Grad einpendelt,
ohne weiter zuzunehmen, wenn das
Boot seinen eigenen Kurs sucht, ➤



Die Gästekabine mit großer Doppelkoje und eigener Nasszelle ist ein Hotelzimmer.



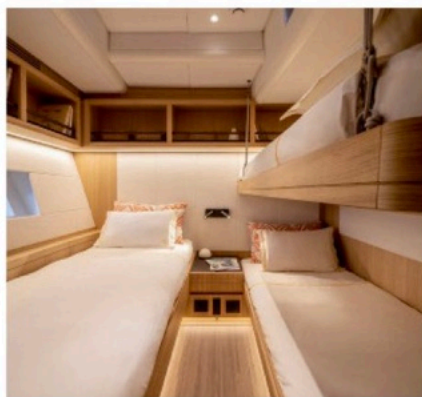
Der Begriff Nasszelle ist irreführend. Es handelt sich um ein vollwertiges Bad.



Kleiner Schreibtisch in der Eignerkabine. Aber wer möchte auf diesem Boot arbeiten?



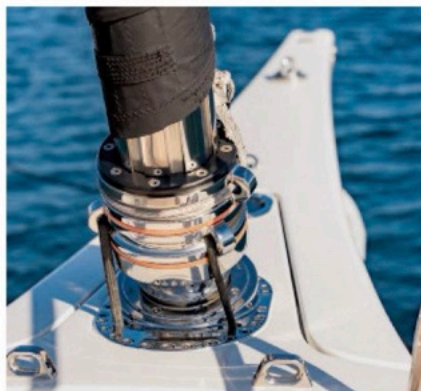
Die separate Pantry achtern ist eine voll ausgestattete, komfortable Hotelküche.



In der sehr geräumigen Crewkabine kann auch eine Seekoje belegt werden.



Mehrere Prismen im Deck bringen erstaunlich viel Tageslicht in die Innenräume.



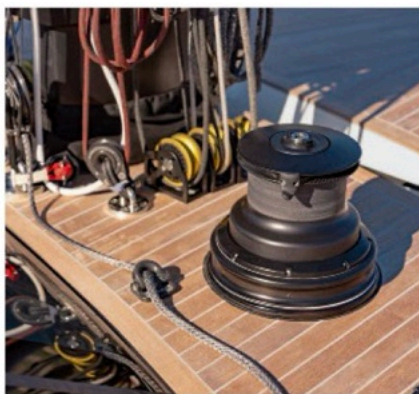
Die Vorliekspannung der Rollgenua lässt sich hydraulisch per Knopfdruck verstellen.



Der Torqeedo-Hybridantrieb ist so leise und gedämmt, dass er nicht zu hören ist.



In der Navi-Ecke achtern laufen alle nautischen und Bedienfunktionen zusammen.



Zwei Winschen sind für Fallbedienungen, insgesamt stehen nur sechs an Deck.



Die Steuerposition bietet alle Freiheiten, die benötigt werden, inklusive Fußtritt.

wenn nur noch ganz geringe Ruderbewegungen nötig sind – dann ist alles im Gleichgewicht, das Boot tritt in den Hintergrund, alles ist entspannt, man möchte einfach nur noch weitersegeln, den Horizont erreichen.

Matteo Polli ist allerdings grundsätzlich kein Fan von Doppelrudern. „Ein einzelnes Blatt ist immer voll im Wasser, liegt im Propellerstrom bei Vorfahrt und erlaubt damit präzisere Manöver, auch aus dem Stand. Auch bei Rückwärtsfahrt ist ein einzelnes Blatt besser kontrollierbar“, sagt er. Bei dieser Yacht hat er dennoch auf Doppelruder zurückgegriffen, weil das Boot einen hydraulisch absenkenden Kiel hat. Ein einzelnes Blatt müsste so tief reichen, dass es bei eingefahrenem Kiel und dann 2,90 Metern Tiefgang tiefer als der Kiel und damit kollisionsgefährdet wäre. Ein einzelnes Blatt mit weniger Tiefgang, dafür aber mehr Flä-

che wäre eine Alternative, würde aber den Ruderdruck deutlich erhöhen. Polli hat dafür die beiden Blätter relativ weit innen und vergleichsweise senkrecht installiert. So bleiben sie im Hafen mit fast voller Fläche im Wasser und wirken weniger wie Tragflächen, arbeiten also nicht nach oben oder unten, wie etwa bei Imocas, sondern nur seitlich. Das ist ein guter Kompromiss. Zudem konnte so die Gesamtfläche beider Blätter geringer ausfallen als bei einem großen Einzelblatt. Der Tele-

»Ein einzelnes Blatt ist gegenüber Doppelblättern im Vorteil, vor allem bei Hafenmanövern und Rückwärtsfahrt.«

MATTEO POLLI

skopkiel lässt sich hydraulisch bis auf 4,40 Meter absenken. Für die Sicherheit der Yacht unter Segeln ist das aber nicht relevant, eher für die Performance. Die GS 80 erreicht laut Werft auch mit aufgehohlem Kiel alle Stabilitätsvorgaben.

Komfort wird bei großen Yachten schnell gleichgesetzt mit viel Raumangebot, Technik und Luxus. Ein nicht zu unterschätzender Komfortgewinn bei so großen Booten ist aber die Wasserlinienlänge. Vor Porto Cervo ist das gut zu spüren: Die 80er läuft wie auf Schienen. Bei vor der Küste und eher leichtem Wind typischen rund 20 bis 25 Metern Wellenlänge ist das Boot im Prinzip immer in zwei Wellen gleichzeitig unterwegs, hat jedenfalls kaum eine Chance zu Stampfbewegungen. Einzig die Krängung bleibt als typisches Segelbootmerkmal. Nicht

zuletzt deshalb ist die reine Bootsgröße auch ein Charter-Argument für all jene, die schnell seekrank werden.

Das extrem breite Boot bietet zusätzlich ein eigenes Erlebnis. Wer auf der Kante sitzt und nach unten schaut, befindet sich mehrere Meter über der Wasserlinie. Gischt erreicht diese Position kaum. Aber wer in einer Wende nicht schnell genug die Seite wechselt, erlebt eine Kletterpartie. Das cleane, großflächige Deckslayout bietet wenige Haltemöglichkeiten. Freeclimbing auf Teakdeck.

Die Grand Soleil Plus 80 LC ist kein Boot für Puristen. Wer Segeln vor allem mit Handarbeit verbindet, wird an Bord vieles zu elektrisch, zu hydraulisch, zu indirekt finden. Die Winskurbeln in der Tasche sind dafür das passende Bild. Dafür bleiben die Lasten beherrschbar, werden nicht mit Kraft, sondern mit Systemen bewältigt. Can-



Technische Daten

Länge über alles	26,20 m
Rumpflänge	23,99 m
Wasserlinienlänge	22,00 m
Breite	6,60 m
Standardkiel/Teleskopkiel	3,95/2,90–4,40 m
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	11,4 kn
Gewicht	42,5 t
Segelfläche	400,0 m ²
Maschine (Yanmar 4LV)	184 kW/250 PS
Maschine hybrid (Torqeedo)	2 x 40 kW
Kraftstoff/Frischwasser	2.000/1.300 l

tiere del Pardo zeigt mit der GS 80, dass die Plus-Linie nicht nur eine Verlängerung der bisherigen Serien darstellt. Ob Langfahrt, Charter oder Regatta: Vieles ist möglich.

Wer das Boot chartern möchte, kann das, je nach Geldbeutel. Der Grundpreis liegt saisonabhängig zwischen rund 35.000 und 48.000 Euro pro Woche, zuzüglich persönlicher Ausgaben und Mehrwertsteuer je nach Fahrtgebiet. Offenbar gibt es für solche Summen aber einen Markt. „Bianca II“ war für den Sommer früh fast ausgebucht, nur eine Woche im Juli war bei Redaktionsschluss frei. Die Kundschaft reicht laut Pasorino vom Paar, welches das ganze Boot für sich allein nutzt, bis zu Familiengruppen für mehrere Wochen. Der Basispreis der Grand Soleil Plus 80 LC liegt bei 5,9 Millionen Euro zuzüglich Mehrwertsteuer. Die besondere Ausstattung der „Bianca II“ ist darin nicht eingerechnet.

Lars Bolle

Breit, offen, clean: Cockpit und Decks wirken wie eine Badelounge mitten auf dem Wasser.

