



**Grand Surprise**

# Heiß Renn



er  
er

## Maße

Lüa 9,54 m, Breite 2,98 m,

Gewicht ca. 2480 kg

Segelfläche 61 m<sup>2</sup>

Preis ab ca. 55 000 Euro (inkl. MwSt.)

*Rund 1400-mal wurde die kleine, tüchtige Surprise von der französischen Werft Archambault gebaut. Die Neue heißt Grand Surprise. Vom Namen her könnte man zunächst meinen, es handelt sich um ein Schwesterschiff der Kleinen, nur eben eine Schuhnummer größer. Das ist sie aber nicht. Die Grand Surprise hat mit ihr in etwa so viel gemeinsam wie der Käfer mit dem Golf GTI und immerhin liegen rund 20 Jahre Entwicklung zwischen den beiden Booten. Vergleichbares wie die Grand Surprise gibt es nur wenig auf dem Markt, am ehesten noch passt die Mumm 30 in diese Schublade. Um so mehr ist das schnittige Boot ein Probese-geln wert.*

*Die Grand Surprise hat schnell Freunde am Bodensee gefunden.*

Wie die Surprise stammt die Grand Surprise vom Zeichenbrett von Michael Joubert und Bernard Nivel, zwei französische Topdesigner. Den beiden ist ein Boot gelungen, das modern ist, ohne modernistisch zu sein. Und die Grand Surprise hat exzellente Segeleigenschaften sowie ein hohes Geschwindigkeitspotential – doch dazu gleich.

Das alles kann man zu einem attraktiven Preis einkaufen: Rund 55 000,- Euro kostet die 9,54 Meter lange Yacht in sparsamer Standardausführung und ohne Segelgarderobe, die je nachdem nochmals mit rund 7500,- Euro zu Buche schlägt. Trotzdem oder gerade deswegen ist es kein Wunder, dass die Franzosen derzeit laminieren müssen was das Zeug hält, um die Nachfrage zu decken: mehr als 100 der Überraschungskisten schwimmen schon

(und das nach zwei Jahren). Matten und Harz, nach Wertangaben ausschließlich auf Isophtalsäurebasis, werden per Handauflegeverfahren laminiert – der Rumpf massiv, das Deck mit einer Sandweicheinlage aus Balsaholz und Filz. Ergebnis: rund 2,5 Tonnen Gesamtgewicht, wovon rund 1,05 Tonnen in den Kiel gewandert ist. Das ist nicht schlecht, mit einer anderen Bauweise könnte man das aber locker um ein paar Zentner unterbieten.

Doch was die Franzosen in Handarbeit laminieren, ist eben nicht nur sauber, sondern auch robust dickwandig. Für das raue Gezeitenrevier vor der Atlantik-Haustür mit starkem Wind und kräftiger Welle gemacht. Versteift wird der Rumpf zusätzlich durch einlaminierete Stringer, Bodenwangen und Schotten sowie durch eine Innenschale,



die im Prinzip den ganzen Innenausbau darstellt. Deckel drauf und festgeharzt, fertig ist die Rennkiste.

Kleiner Nachteil dieser Bauweise in Verbindung mit der flachen Bilge: Kommt durch Wind und Wetter, Steckmast oder nasse Segel reichlich Wasser ins Boot, läuft es bei Lage von oben in die Innenschale, wo es dann, weil nach unten abgeschottet, drin stehen bleibt – auf Dauer ist das osmosefördernd. Abflusskanäle wären die Lösung.

Zum Innenausbau selbst: Die Grand Surprise ist in erster Linie ein Sportgerät, das gesegelt werden will. Und wer Regattasegler kennt, weiß, dass ein Innenausbau aus Holz nicht unbedingt geschont wird: Da werden scharfkantige Taschen, dreckige Stiefel, nasse Overalls oder die tiefenden Segel einfach in die Kajüte geknallt, Schothörner oder vernietete Kopfbretter durch die Kabine gezogen. Für die Kunststoffflächen der Grand Surprise weit weniger ein Problem als für edles Mahagoni. Die Polster kann man zudem an Land lassen oder separat stauen.

Wohnen und Wohnlichkeit ist folglich eher Nebensache, das beginnt bei der fehlenden Stehhöhe und reicht bis zur schnörkellosen Ausstattung und nackten Ausgestaltung der Kajüte. Trotzdem kann zur Not die gesamte fünf- bis sechsköpfige Crew auf der Grand Surprise den Siegesrausch ausschlafen. Wer touren will, sollte sich auf vier Crewmitglieder beschränken, da es sonst doch eng wird auf dem Boot.

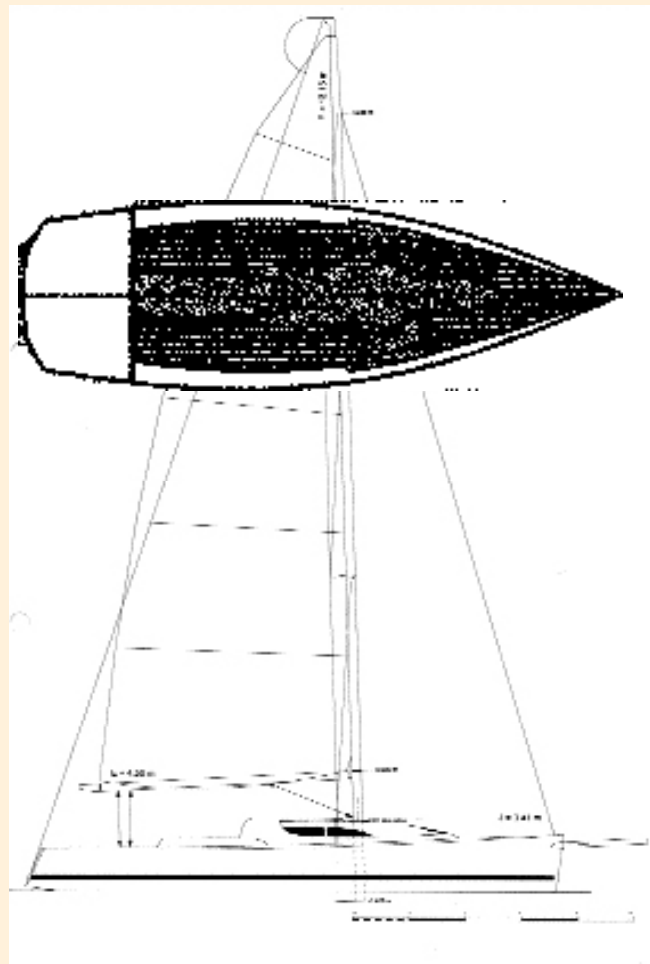
Damit sind wir auch beim Thema Stauraum: unter die Kojen, an Steuerbord in einem Fach sowie im Cockpitboden passt einiges, das war's auch schon. Und irgendwo muss man ja auch Fock, Genua, Spinnaker







Oben links: Die beidseits geführte Achterstagtafel wirkt hervorragend. Gut zu sehen auch das offene Cockpit.  
 Oben rechts: Der Arbeitsplatz des Steuermanns mit den Trimmleinen für Traveller, Großschotfeineinstellung und Achterstagspanner. Gut die Fußstützen, ebenfalls in Griffnähe des Steuermanns sitzen die Genuawinschen.  
 Links: Fallen und Strecker auf die Kajütdachwischen. Konventionell, aber immer noch gut.  
 Oben: Die Grand Surprise mit ihrem großen Cockpit und den Seitendecks für bequemes Sitzen und Ausreiten.



#### Technische Daten der Grand Surprise im Überblick

Lüa	9,54 m
Länge Wasserlinie	8,93 m
Breite	2,98 m
Tiefgang Kielboot	2,05 m
Tiefgang Kurzkiel	1,75 m
Gewicht	2480 kg
Ballast	1050 kg
Großsegel	32 m <sup>2</sup> / 34 m <sup>2</sup>
Fock (100 Prozent)	21 m <sup>2</sup> / 25 m <sup>2</sup>
Genua	31,6 m <sup>2</sup> / 35 m <sup>2</sup>
Mastlänge gesamt	14,16 m / 15,46 m
Rating Standardrigg	TCC = 1.084
Rating Binnenrigg	TCC = 1.042
Yardstick	87

theoretische Rumpfgeschw. 7,26  
 Vertrieb: Schwaiger Nautik, Am See 14, A-6215  
 Achenkirch, Tel. (00 43) 52 46 / 62 63, Fax (00 43)  
 52 46 / 62 63 10, nautik@schwaigernautik.com

#### Stärken und Schwächen

- gute Segeleigenschaften
- hohes Geschwindigkeitspotential
- tolles Preis-Leistungs-Verhältnis
- solide Verarbeitung
- Motorzugänglichkeit
- Wasser läuft nicht aus Innenschale ab
- eventuell der Tiefgang

# Grand Surprise



oder Gennaker hinpacken, am besten in eine der beiden Hundekojen.

Wer das Rigg anschaut, weiß, dass die Segelsäcke schon gewisse Maße haben müssen.

Auf den fünf für den Bodensee gelieferten Grand Surprise steht immerhin eine 15,46-Meter-Palme, an der ein Großsegel mit 34 Quadratmeter sowie eine Genua mit 35 Quadratmeter hochgezogen wird, also ganz schöne Lappen.

Der Z-Spar wird über zwei gepfeilte Salingpaare abgestützt. Vorstagspannung erzeugt der Wantendruck, das Gaspedal ist das Achterstag, das prima übersetzt ist und dem Mast eine herrliche Kurve verleiht – top und einfach zu handhaben, denn die lästigen Backstagen fehlen. Dafür muss man etwas Verlust an Höhe in Kauf nehmen. Bei glattem Wasser erreichen wir einen Wendewinkel von knapp unter 90 Grad – ein Wert, bei dem ein 30er-Segler allerdings nur ein müdes Lächeln zeigt. Man muss hier allerdings betonen, dass der etwas hohe Wendewinkel im Wesentlichen auf den Vorsegelschnitt zurückzuführen und mit einem anderen Segel ein um ein paar Grad besserer Wert ohne Probleme erreicht werden dürfte.

Also muss man das Boot laufen lassen, um diesen kleinen Nachteil auszugleichen und den Gefallen tut einem die Grand Surprise auch. Ein Hauch reicht und sie springt an, ein bis zwei Knoten bei 0,5 Beaufort oder weniger, wobei dem 30er-Segler dann das Lächeln vergeht. Bei zwei Beaufort liegt mit 6,8 Knoten schon fast die theoretische Rumpfgeschwindigkeit an.

Raumschots mit Gennaker oder Spi wird man, wenn's knackt je nach seglerischem Können und Traute 12 bis 14 Knoten erreichen. Jedes Kilo auf der Kante macht



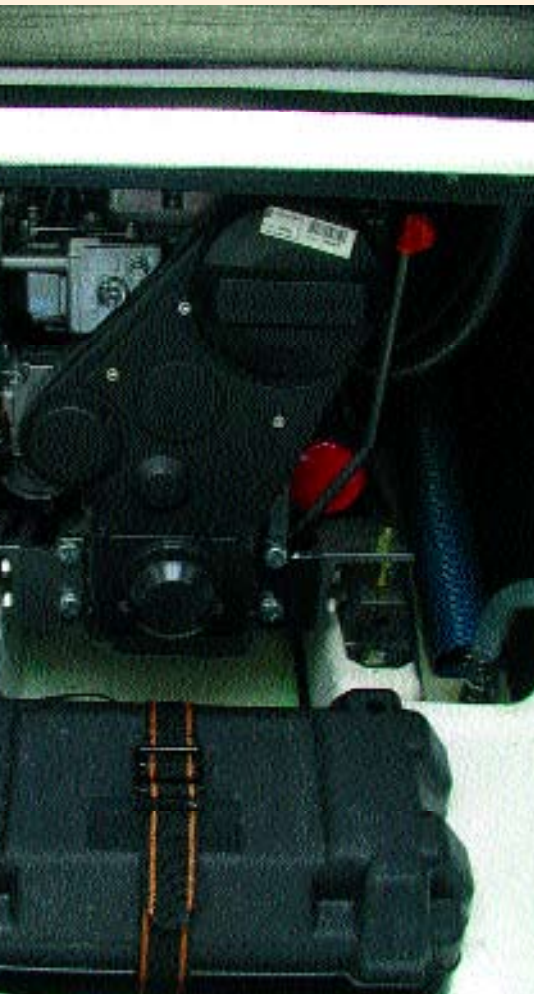
*Oben links: Die Einrichtung der Kabine wird durch die Innenschale geformt. Das hat den Vorteil, dass der Rumpf ausgesteift wird. Nachteilig ist, wenn Wasser in der Innenschale stehen bleibt.*

*Oben rechts: Öl prüfen ist kein Problem, Öl nachfüllen geschieht seitlich.*

*Unten links: Blick in die zweckmäßige Kabine. Unten rechts: Der Bugsprit soll den Gennaker möglichst weit vor das Vorstag bringen – hier etwas kurz geraten, auch wenn er unter Deck verschwindet.*

*Fotos: hdm*





sich sofort am Speedometer bemerkbar. Man bastelt derzeit übrigens an den Klassenvorschriften, die dann u. a. auch das Crewgewicht limitieren werden.

Eine wahre Freude ist es, die Grand Surprise zu steuern. Sie liegt ausgesprochen feinfühlig und sehr direkt am Ruder, Vibrationen werden, wenn überhaupt, nur ganz leicht raumschots bemerkbar. Bemerkenswert: Sogar loslassen kann man die Pinne des vorbalancierten Ruders und das Boot läuft – zumindest bei glattem Wasser – eine gute Zeit lang weiter geradeaus. Das spricht für den Trimm und die ausgewogene Konstruktion des Unterwasserschiffs. Gut gefällt das Cockpit. Zum einen ist es so groß, dass selbst eine fünfköpfige Regttacrew aneinander vorbeikommt, zum anderen sind die Trimmstationen gut verteilt und platziert. Z. B. auf dem Kajütdach: Fallen, Vorliek- und Unterliekstrecker, mitschiffs: die beiden Genuawinschen nach innen versetzt, achtern im Bereich des Steuermanns: Großschot, Feineinstellung, Traveller und Achterstag. Die Genuawinschen sind auch vom Steuermann zu bedienen, so dass sich die Grand Surprise gut allein segeln lässt. Die Beschlagsausrüstung ist von Lewmar und Ronstan, Harken-Bestückung auf Wunsch.

Als Flautenschieber dient ein Lombardini mit Welle, an der ein Radice-Faltpropeller hängt. Um die Vibrationen der langen Welle abzumildern ist ein Vetus-Schwingungsdämpfer eingebaut. Das Konstrukt ist nicht leise, aber erträglich. Der kleine Lombardini schiebt die Grand Surprise bei Vollast mit 6,4 Knoten durchs Wasser. Vorwärts wie rückwärts lässt sich die Grand Surprise tadellos manövrieren – und weil das Ruder als einziger Anschlag den Heckkorb hat, dreht es auch

praktisch auf dem Teller. Von vorn an den Motor kommt man, indem man den Niedergang hochklappt. Ölkontrolle ist also kein Problem und auch die Batterie sitzt hier gut zugänglich. Weniger Begeisterung wird allerdings der Mechaniker zeigen, der an dem Motor einmal eine größere Reparatur machen muss. Da von oben nicht zugänglich, muss der Motor im Schadensfall nach vorne herausgenommen werden. Es geht, aber es ist nicht unbedingt ideal. Etwas kurz geraten ist der Gennakerbaum, der im Rumpf verschwindet. Ein kleiner Wermutstropfen ist der Tiefgang, der mit 2,05 Meter nicht gerade bodenseefreundlich ist. Es soll einen Kurzkiel mit 1,75 Meter geben – spannende Frage, was die Grand Surprise mit amputiertem Kiel an Spritzigkeit verliert. Alternativ gibt es seit jüngstem einen Hubkiel, der den Tiefgang von 2,05 auf 1,40 reduzieren soll – Aufpreis 8000,- Euro.

**Fazit:** Die Grand Surprise ist ein exzellenter Segler, pfeilschnell und relativ einfach zu handhaben. Archambault hat bei der Bauweise keine Experimente gemacht. Massives Laminat, Verstärkungen im Rumpf sowie gute Materialien sind eine gute Basis für einen langlebigen und steifen Rumpf. Als Wohnschiff ist sie nicht gemacht, dazu fehlt der Komfort. Da heißt die Frage: Spaß am Segeln oder lieber wohnen? Bei den Segel-eigenschaften der Grand Surprise steht das für mich außer Frage.