



## 50 Jahre Cantiere del Pardo

Die italienische Werft Cantiere del Pardo ist mit «Grand Soleil» eine feste Grösse in der Segelszene. Und mit «Pardo Yachts» hat sie es innert kürzester Zeit geschafft, sich auch bei Motorbootfahrern einen Namen zu machen. Dieses Jahr wird das 50-Jahre-Jubiläum gefeiert.



01



02

- 01 Wo alles begann: Cantiere del Pardo in Crespellano.
- 02 Die modernen Werfthallen in Forlì bieten alle Möglichkeiten.
- 03 Die GS 34, gezeichnet von Jean-Marie Finot, war die erste im Serienbau gefertigte Yacht von Grand Soleil.
- 04 Die GS 39 von Alain Jézéquel mit dem charakteristischen Streifen auf dem Decksaufbau.
- 05 Die GS 46 von America's-Cup-Designer Marcelino Botin gewann 2010 die Auszeichnung zur European Yacht of the Year.

Gabriele Guzzi | zvg

Im Frühling 1970 gelang es einem jungen Mann aus Ravenna, einen Betrieb in Crespellano, westlich von Bologna (ITA), zu übernehmen, der kurz vor dem Konkurs stand. Giuseppe Giuliani Ricci träumte davon, selber eine Werft zu führen und machte sich sofort an die Arbeit. Dank seiner Verbindung zum berühmten und segelbegeisterten Unternehmer Raul Gardini, der ihm das für die Übernahme benötigte Geld lieh, konnte er seine ersten Boote bauen: Es waren von Dick Carter gezeichnete Entwürfe wie die Orca 43 und die Optimist 11.70. Als Carter beschloss, selbst Boote zu bauen, musste sich Giuliani Ricci widerwillig vom amerikanischen Designer trennen. Dieser Umstand zwang ihn sozusagen, ein Boot zu produzieren, von dem er nicht ahnte, dass es einmal legendär werden würde: die Grand Soleil 34. Um sie zu realisieren, wandte er sich an Jean-Marie Finot, der nicht nur ein innovativer Architekt war – 1971 benutzte er bereits

einen Computer – sondern von ihm auch sehr geschätzt wurde. Weil Finot ein Boot entworfen hatte, das Giuliani Ricci besonders gut gefiel: die Rêve de Mer, ein von Chantiers Mallard in La Rochelle gebautes Modell. Die ersten drei Prototypen, ohne Decksaufbau und mit vollkommen leerem Interieur, wurden 1972 vorgestellt: Sie hiessen Gap, Nerone und Degania und setzten sich bei IOR-Regatten sowohl in der Klasse III als auch in der Klasse IV durch. Dank ihrer ausgezeichneten Formstabilität konnten die Boote mit verschiedenen Segelplänen und somit in verschiedenen Kategorien starten.

**Auf Erfolgskurs**

Die Serienproduktion begann 1973, im eigentlichen Gründungsjahr des in «Cantiere del Pardo» umbenannten Unternehmens. Die Grand Soleil 34 fand grossen Anklang und wurde fast

dreihundert Mal gebaut – ein enormer Erfolg für die junge Werft. Es folgten weitere Modelle, die ebenfalls von Finot entworfen wurden, wie die GS 41 und einige Zeit später die GS 38. Nach einem Zwischenspiel mit Finots Landsmann Alain Jézéquel, dem Vater der ruhmreichen Grand Soleil 39, die sich durch den blauen Streifen auf dem Decksaufbau auszeichnete, der noch viele Jahre lang erhalten bleiben sollte, griff die Werft auf einige renommierte ausländische Architekten zurück, die damals alle im America's Cup involviert waren: Germán Frers, Bruce Farr und Doug Peterson. Die in diesen Jahren gebauten Boote, von denen noch heute Hunderte von Exemplaren segeln, trugen viel dazu bei, den guten Namen des Cantiere del Pardo zu festigen.

Frers, der – auch dank der Fürsprache von Gardini – zur Mitarbeit bereit war, entwarf drei Modelle: die GS 52 (1987), die GS 45 (ab 1988 in etwa 150 Exemplaren hergestellt) und



03



04



05



**marina.ch**  
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch  
Ralligweg 10  
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31  
marina@marina.ch  
www.marina.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56

die GS 42 (1989). Farr, der sich auf Hochseeyachten spezialisiert hatte, entwarf die berühmte Maxi One (1992), das Flaggschiff der Werft. Und Peterson schliesslich entwarf eine 50-Fuss-Yacht, die ab 1993 in einer Auflage von etwa einem Dutzend Exemplaren hergestellt wurde. Ein Kuriosum: Petersons erste 50-Fuss-Yacht, die immer noch segelt und «Elca» heisst, wurde in einer Werft in Forlì gebaut, nur wenige hundert Meter vom späteren Standort von Cantiere del Pardo entfernt. Da Frers seit den 1980er-Jahren auch die Yachten für Nautor-Swan entwarf, wurden seine Grand-Soleil-Yachten wegen ihrer Ähnlichkeit als «Spaghetti-Schwäne» bezeichnet – was alles andere als respektlos gemeint war. Sowohl die Verkaufszahlen als auch die Zuverlässigkeit von Grand Soleil sorgten im Laufe der Zeit für einen hervorragenden Ruf der Werft.

In der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre war J&J Design für die neusten Entwürfe verantwortlich. Die Brüder Japoc und Jernej Jakopin hatten sich durch ihre Tätigkeit bei Bavaria mit der Dynamik grosser Produktionsprozesse bestens vertraut gemacht. In dieser Phase wurden die Modelle GS 37, GS 46.3 und GS 43 gebaut.

Die Jahrtausendwende brachte ein erfolgreiches Modell hervor, das von Massimo Paperini von Duck Design entworfen wurde: die Grand Soleil 40. Die für den Gewinn von IMS-Regatten konzipierte Yacht war sehr erfolgreich, und es wurden über zweihundert Exemplare hergestellt. Bevor Cantiere del Pardo schliesslich den Entscheid fällte, ausschliesslich mit italienischen Architekten zusammenzuarbeiten, wurden nochmals die Dienste anderer führender ausländischer Designstudios in Anspruch genommen: Philippe Briand, der ein 56-Fuss-Modell entwarf, sowie judel/vrolijk und Botin&Carkeek. Das Konstruktionsbüro judel/vrolijk wurde 2001 von Giuseppe Giuliani Ricci kontaktiert, um den Absatz von Grand Soleil in Nordeuropa zu verbessern – das war noch bevor Rolf Vrolijk bei Alinghi sein Meisterwerk entwarf. Das Büro in Bremerhaven lieferte die Pläne für die Grand Soleil 44 Race, 45 und 50. Im August 2003 gewann die Grand Soleil 44 «Holmatro» sogar das Fastnet Race (in der Klasse IRC1). Die Modelle von judel/vrolijk waren aus konstruktiver Sicht sehr wichtig, da

sie die traditionelle Glasfaserkonstruktion mit einem Stahlgerüst kombinierten, das mit dem Rumpf verklebt wurde und erheblich zur strukturellen Steifigkeit beitrug. Die Botin&Carkeek-Ära in den Jahren 2003 bis 2011 führte zur Produktion von zwei Race-Modellen (42 und 56) und sieben weiteren Serienmodellen mit einer Länge von 37 bis 50 Fuss. In dieser Phase wurde das Stahlgerüst durch Kohlefaser-Verstärkungen in besonders belasteten Bereichen ersetzt, womit verschiedene oxidationsbedingte Probleme, die bei der Verwendung von Stahl auftraten, behoben werden konnten. Die GS 46 von America's-Cup-Designer Marcelino Botin gewann 2010 die Auszeichnung zur European Yacht of the Year. Und auch der sportliche Erfolg blieb Grand Soleil treu: Die GS 42 dominierte die IMS-Weltmeisterschaft vier Jahre in Folge (2003–2006) und gewann 2009 auch die ORC-Weltmeisterschaft. Die GS 42 «North Sails Sportswear» gewann zudem nach korrigierter Zeit die Gesamtwertung der Giraglia 2005.

### Breit aufgestellt

Seit gut zehn Jahren arbeiten ausschliesslich italienische Architekten und Designer für Cantiere del Pardo: von Alessandro Vismara bis Luca Brenta, von Claudio Maletto bis Umberto Felci, von Massimo Ceccarelli bis Skyron.

In jüngster Zeit hat die Grand Soleil 44 von Matteo Polli, einem ausgewiesenen Rating-Spezialisten, neue Triumphe auf ORC-Regattabahnen errungen. Polli ist einer der italienischen Designer, auf welche die Werft seit 2020 setzt. Die anderen sind Marco Lostuzzi, verantwortlich für die erfolgreiche Long-Cruise-Modellreihe, sowie Nauta Design, das Studio von Mario Pedol und Massimo Gino. Auch die kleine Schwester Grand Soleil 40 wusste bereits zu überzeugen und wurde im vergangenen Jahr in der Kategorie Performance-Cruiser für die Auszeichnung zur European Yacht of the Year nominiert.

Auf Unternehmensebene musste Cantiere del Pardo Krisen, negative Umstände und Umstrukturierungen überwinden, hat es aber – vor allem dank der Attraktivität der Marke Grand Soleil – immer wieder geschafft, sich zu behaupten.



## Frausicht Klatsche durch Abklatsch

Ein Megaplakat irgendwo auf einem Bahnperron. Format F12, Abmessung 2685 x 1280 mm. Zu sehen eine beinahe unendliche Wasserfläche, in zartem Aquamarin. Weit weg eine feine Horizontlinie. Darüber ein leicht bewölkter Himmel, einige zögerliche Cumuli. Ein Wolkenloch erlaubt den Blick auf einen sanft azurblauen Himmel. In der Ferne glitzert die Sonne auf dem Wasser. Eine kaum kontrastierende Meereslandschaft. Farblich harmonisch, seegerisch uninteressant. Bei solchen Bedingungen sind wir erfahrungsgemäss unter Motor unterwegs. Suchen an Bord eine Stelle, die wenigstens etwas Fahrtwind erahnen lässt. Die Stimmung ist bleiern, denn es ist sommerlich zu heiss.

Mittig, gegen rechts tendierend, leicht kursiv in klassischem Rot die Botschaft «Hier schwimmt kein Segelboot». Und am linken unteren Plakatrand in Weiss die Auflösung «Weil es in unserer privaten Vermögensverwaltung um Sie und nicht um Klischees geht». Ein Segelboot ist doch kein Klischee, durchfährt es mich. Die Botschaft sollte bestimmt – ja was eigentlich auslösen?

Ich will mich schlauer machen, google nach der Absicht. Und werde entsprechend aufgeklärt: Die Kampagne habe einen speziellen Fokus auf die individuelle Ansprache der Zielgruppen entlang deren Customer Journeys gelegt. So würden diese an diversen Off- und Online-Touchpoints mit passenden Themen, je nach Funnel-Stufe von der Awareness bis zum kostenlosen Erstgespräch-Abschluss, angesprochen. Zudem zeige die von der Kreativagentur geschaffene Leitidee, dass der Vermögensverwalter keine vorgefertigten Standardlösungen, sondern persönlich auf die Kundinnen und Kunden zugeschnittene Produkte biete. Es gehe daher nicht um klischierte Bilder einer finanziell abgesicherten Zukunft, sondern um individuelle Vorstellungen und selbstbestimmte Ziele.

Was jetzt, wenn eine Segelyacht exakt zu meiner selbstbestimmten Vorstellung einer individuell abgesicherten Zukunft gehört? Ich fühle mich völlig vor den Kopf gestossen. Vermögen und Vorsorge hin oder her: Ein Segelschiff ist niemals ein Klischee. Zudem gibt es für mich nichts Schöneres, als auf dem Meer unterwegs zu sein und mit einem Rundumblick festzustellen: Kein Schiff in Sicht.



Caroline Schüpbach-Brönnimann ist aktive Seglerin (Jolle und Yacht, See und Meer) sowie Motorbootfahrer. Sie formuliert regelmässig für «marina.ch» ihre frauliche Sicht der nautischen Dinge.

01 Luigi «Gigi» Servidati und...

02 ...Fabio Planamente führten Cantiere del Pardo aus der Krise und sorgten erneut für volle Auftragsbücher.

03-05 Heute gehören die drei Marken Grand Soleil (im Bild die GS 40), Pardo Yachts (Pardo GT 52) und VanDutch Yachts (VanDutch 32) zum Cantiere del Pardo.



Im Jahr 2008, drei Jahre nachdem ein Fonds die Kontrolle über die Werft erworben hatte, verliess Giuseppe Giuliani Ricci das Unternehmen. Anschliessend begann eine kleine Odyssee, während der Grand Soleil zuerst in französische (Dufour) und dann in deutsche Hände (Bavaria) kam. 2014 wurde die Werft wieder nach Italien verkauft und mit Fabio Planamente sowie Luigi «Gigi» Servidati übernahmen zwei Persönlichkeiten das Ruder, die für Stabilität und Aufschwung sorgten. 2018 übernahmen sie im Rahmen eines Management-Buyouts sogar die Mehrheit der Firma. 2017 kam mit der Lancierung von Pardo Yachts das Motorboot-Segment hinzu und 2020 wurde die Marke VanDutch übernommen. So ist Cantiere del Pardo heute besser aufgestellt denn je. Dank dem neuen Mehrheitsaktionär Wise Equity aus Mailand steht zudem auch genügend Kapital für die weitere Entwicklung zur Verfügung. Die Erfolgsgeschichte «made in Italy» kann weitergeschrieben werden. 🇮🇹

[www.cantieredelpardo.com](http://www.cantieredelpardo.com)