

GRAN TURISMO

*Atemberaubende Optik, starke Leistung, hoher Wert: Die **SOLARIS 50** ist das segelnde Pendant zum schicken italienischen Sportwagen. Hat das Boot Chancen bei der Wahl zu Europas Yacht des Jahres?*





Schier. Alle Schoten, Fallen und Leinen sind verdeckt nach achtern umgelenkt. Das Cockpit für die Gäste ist komplett unverbaut



Schlicht schön. Die Linien von Soto Acebal mit dem flachen Kajütaufbau begeistern

Was gibt es Schöneres, als im Sommer barfuß über ein sonnengewärmtes und in Fahrt befindliches Teakdeck zu gehen? Was gibt es Unschöneres, als dabei mit den Zehen gegen die scharfen Kanten eines Beschlags zu hämmern? Dies kann auf der Solaris 50 zum Glück nicht passieren. Denn hier gibt es kaum Beschläge an Deck, und die wenigen sind vertieft eingebaut oder zumindest abgedeckt. Dafür sind die vornehmen Yachten aus der italienischen Edelschmiede von Cantiere Se.Ri.Gi schließlich auch bekannt geworden: unverbaute Flächen, schiere Layouts, bestechende Eleganz.

Die neue Solaris 50 übernimmt im Programm von Se.Ri.Gi die Nachfolge der One 48 (Test in YACHT 20/08), einer Konstruktion von Bill Tripp. Mittlerweile zeichnet der Argentinier Javier Soto Acebal exklusiv für die Werft in Aquileia am Golf von Triest. Das Schiff ist bei einem identischen Streckungsverhältnis etwas länger geworden, im Heckbereich aber deutlich breiter. Und der Rumpf zeigt jetzt maßvoll ausgeprägte Chines, dazu mehr und größere Fenster in der Bordwand. Mit dem breiteren Heck geht nun zudem ei-

ne vergrößerte Badeplattform einher. Sie öffnet sich auch als Zugang zur Garage für das Dingi mit Außenborder, welches in der Achterpiek quer gestaut werden kann.

ALLES NACH ACHTERN

Haben die Italiener schon beim Vorgängermodell auf eine möglichst unauffällige und weitgehend verdeckte Führung der Leinen und Schoten an Deck geachtet, sind sie diesbezüglich beim neuen Schiff einen Schritt weiter gegangen. Wie bei modernen Yachten im luxuriösen Segment mittlerweile im Trend, sind auch auf der Solaris 50 aus-

nahmslos alle Funktionen unter Deck zurück in den achteren Cockpitbereich verlegt. Zwei große Winschen auf jeder Seite direkt vor dem Steuerstand sorgen für übersichtliche und reibungsarme Manöverabläufe und gute Erreichbarkeit.

Damit und auch dank der Standard-Selbstwendefock ist das große Schiff selbst für Alleinsegler immer noch gut beherrschbar. Der Steuermann kann mit dem Rad zwischen seinen Beinen lenken und gleichzeitig die Schoten, Fallen und Trimmleinen auf den Winschen vor sich bedienen. Am besten geht das auf Knopfdruck. Elektrische Antriebe sind auf Wunsch erhältlich.

Das zentrale Gästecockpit bleibt derweil frei und unverbaut – hier sollen die Mitsegler genießen können, statt arbeiten zu müssen. Somit ergibt sich eine klare, funktionale Teilung, was in diesem Fall auch Sinn macht. Das Schiff ist für Eigner entworfen, die meist mit einer kleinen Crew unterwegs sind. Für sportliche Mannschaftsleistungen eignet sich das Layout hingegen weniger.

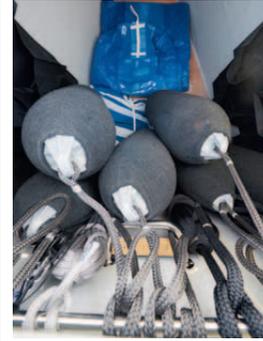
Als Kandidatin zur Wahl von Europas Yacht des Jahres 2016 stand die Solaris 50 für Tests in Santa Margherita an der ligurischen Küste zur Verfügung. Die Bedingungen am Testtag sind für das mediterran geprägte →

DAS KONZEPT IST FÜR EIGNER UND EINE KLEINE CREW AUSGELEGT

DURCHDACHT BIS INS DETAIL



Die makellos verlegte **TEAKAUFLAGE** ist nur im Cockpit Standard – Edelholz auf Laufdeck und Aufbau kostet extra



SPENDABEL
Die Segellast im Vorschiff kann zusätzliche Tücher sowie Fender und Festmacher aufnehmen



KRÄFTIG
Die Hydraulik für Baum- und Achterstag ist eine Option. Der Hebel stört beim Steuern



VORAUSBLICKEND
Die Selbstwendeschiene wird vertieft angebaut. Ist eine Genua gewünscht, kann der Kanal geschlossen werden



HILFSBEREIT
Die beiden Winschen sind auch vom Steuermann gut erreichbar. Die Klemmen liegen unter Klappen



ABGESENKT
Die Heckplattform befindet sich dicht über dem Wasser – angenehm beim Baden und Stauen des Dingis



GEORDNET
Fallen und Schoten in großzügigen Kanälen. Der Ersatz fällt mit Pilotleinen nicht schwer

SOLARIS 50

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

| | |
|-----------|--------|
| 40 Grad | 5,0 kn |
| 60 Grad* | 7,2 kn |
| 90 Grad* | 6,9 kn |
| 120 Grad* | 6,1 kn |
| 150 Grad* | 4,3 kn |

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 7 kn (3 Bft.)

Wellenhöhe: Dünung ca. 0,5 Meter

*Mit Code Zero

POTENZIAL

| |
|------------------------|
| STZ ¹ = 5,2 |
|------------------------|

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Trotz Standard-Selbstwendefock ist die Segeltragezahl überdurchschnittlich

KOJENMASSE

| | |
|------------------|--------------------|
| Vorschiff | 1,97 x 1,55/1,27 m |
| Salon (Sofakoje) | 1,90 x 0,70 m |
| Achtern | 2,00 x 1,70/0,70 m |

Knapp Durchschnitt Komfortabel

STEHHÖHE

| | |
|-----------|--------|
| Vorschiff | 1,99 m |
| Salon | 2,03 m |
| Nasszelle | 1,99 m |
| Achtern | 1,97 m |

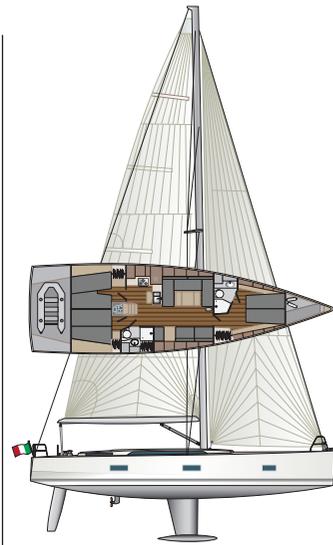
Knapp Durchschnitt Komfortabel

SCHALLDRUCK

| | |
|---------------|----------|
| Plicht | 69 dB(A) |
| Kajüte | 65 dB(A) |
| Achternkabine | 70 dB(A) |
| Vorschiff | 57 dB(A) |

Leise 65 Normal 75 Laut

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 7,4 kn, 2250 min⁻¹



Die schlanken und tiefen Rumpfanhänge sowie das sehr hohe Rigg unterstreichen den sportlichen Anspruch der Solaris 50

YACHT-BEWERTUNG

Schönes und sehr exklusives Tourenboot mit einer leistungsorientierten Grundausrichtung. Die Bau- und Ausbauqualität ist von höchster Güte, genauso wie die Ausstattung. Eine starke Kombination von herausragender Optik und überzeugender Leistung

Konstruktion und Konzept

- + Äußerst solide Bauweise
- + Atemberaubende Optik
- + Ausbauvarianz für die Eigenerkabine

Segelleistung und Trimm

- + Hohes Leistungsvermögen
- + Einhandtauglichkeit
- Mit Fock bei Leichtwind untertakelt

Wohnen und Ausbauqualität

- + Perfekte Ausbauqualität
- + Wahlmöglichkeiten bei der Optik
- Wenig Tageslicht unter Deck

Ausrüstung und Technik

- + Heckgarage für das Dingi
- + Hochwertige Basisausstattung
- + Tanks aus Edelstahl

TECHNISCHE DATEN

| | |
|------------------------------|---------------------------|
| Konstrukteur | Javier Soto Acebal |
| CE-Entwurfskategorie | A |
| Rumpflänge | 15,40 m |
| Wasserlinienlänge | 14,25 m |
| Breite | 4,55 m |
| Tiefgang Standard | 2,80 m |
| Tiefgänge Varianten | 2,60/2,35 m |
| Gewicht | 14,2 t |
| Ballast/-anteil | 4,9 t/34 % |
| Masthöhe über Wasserlinie | 21,65 m |
| Großsegel | 85,0 m ² |
| Selbstwendefock | 75,0 m ² |
| Maschine (Volvo) | 41 kW/55 PS |
| Antrieb | Saildrive |
| Kraftstofftank (Edelstahl) | 370 l |
| Frischwassertank (Edelstahl) | 500 l |
| Fäkalientank (Edelstahl) | 60 l |

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Sandwichlaminat mit PVC-Schaumkern, E-Glas und Kohlefaserverstärkungen. Gebaut im Vakuum-Infusionsverfahren. Komposit-Hauptschott an Rumpf und Deck anlaminiert

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Wert 571 200 €
Standardausrüstung² inklusive:

Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Anker/Kette, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung

| | |
|--------------------------------|-----------------|
| Segel (Groß und Fock) | 21 215 € |
| Segelkleid | 825 € |
| Antifouling | 9045 € |
| Segelklare Übergabe | 8925 € |
| Preis segelfertig ² | 611 210 € |
| Komfortpreis ² | 638 755 € |

Darüber hinaus im Preis enthalten
Selbstwende-Einrichtung für die Fock; hydraulischer Achterstagspanner
Garantie/gegen Osmose 2/2 Jahre

Werft Cantiere Se.Ri.Gi, Aquileia, Italien; www.solarisyachts.com
Vertrieb Diamond Yachts GmbH, Laboe; www.diamond-yachts.de

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)

² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

GRAND SOLEIL 50

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Konstr. | Botin & Carkeek |
| Rumpflänge | 15,65 m |
| Wasserlinie | 13,42 m |
| Breite | 4,58 m |
| Tiefg./altern. | 2,90/2,35 m |
| Gewicht | 13,5 t |
| Segelfläche | 139,0 m ² |
| Segeltragezahl ¹ | 4,9 |
| Grundpreis ab Werft | 558 110 € |
| YACHT-Test | - |

Schicker Edelkreuzer aus Italien mit sportlicher Ausrichtung. Ungewöhnlich: Die Pantry ist vorn am Hauptschott platziert

**ITALIA 15.98**

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Konstrukteur | Matteo Polli |
| Rumpflänge | 15,98 m |
| Wasserlinie | 14,00 m |
| Breite | 4,85 m |
| Tiefgang/-altern. | 2,90/2,60 m |
| Gewicht | 15,8 t |
| Segelfläche | 176,0 m ² |
| Segeltragezahl ¹ | 5,3 |
| Grundpreis ab Werft | 821 100 € |
| YACHT-Test | 5/2015 |

Exklusiver Luxus-Tourer in einer optisch sehr speziellen Aufmachung. Auch in einer Version mit Masterkabine im Heck erhältlich. Hochpreisig

**XP-50**

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| Konstrukteur .. | Niels Jeppesen |
| Rumpflänge | 14,99 m |
| Wasserlinie | 13,31 m |
| Breite | 4,43 m |
| Tiefgang/-altern. | 2,65/2,35 m |
| Gewicht | 11,6 t |
| Segelfläche | 151,9 m ² |
| Segeltragezahl ¹ | 5,4 |
| Grundpreis ab Werft | 647 955 € |
| YACHT-Test | - |

Leistungsstarkes Performance-Boot aus Dänemark mit luxuriösem Innenausbau. Im Vergleich etwas kleiner als das Testboot Solaris 50



Schiff wie geschaffen: leichte Brise, nur wenig Welle, azurblaues Wasser, dazu Sonne satt.

Ab Werft wird der Solaris 50 eine Selbstwendevorrichtung für die Fock angebaut. Weil der Mast weiter achtern steht als beim Vorgängermodell, ist das J-Maß dafür lang genug, die Segelfläche ist stattlich. Allerdings: Trotz der überdurchschnittlichen Segeltragezahl von 5,2 ist das mit 14 Tonnen nicht ausgewiesene leichte Schiff bei wenig Wind etwas untertakelt. Wer das Boot zum Beispiel am Mittelmeer segelt, kann deshalb eine größere Genua mit 105 Prozent Überlappung ordern und bekommt leinenverstellbare Holepunktschienen auf das Seitendeck montiert.

Zum Cruisen die richtige Wahl ist ein rollbarer Code Zero (s. auch Seite 122). Der ist – wie übrigens sämtliche Segel an Bord – nur gegen Aufpreis zu haben. Bei etwa 7 Knoten Wind im Test kann die Solaris 50 damit bis maximal 50 Grad an den Wind gehen und erreicht dann alsbald über 7 Knoten Speed, ist also etwa so schnell unterwegs, wie der Wind weht. Für tiefere Kurse ab 90 Grad aufwärts wä-

re ein voller Gennaker noch besser geeignet. Das Testschiff war damit aber leider nicht ausgestattet. Einen fest angebauten Bugspriet gibt es ebenfalls nur als Sonderausstattung.

Das Testboot, die Baunummer 3, ist mit einem wunderschön gebauten Kohlefaserrigg von Hall Spars mit Rod-Rigging für einen stolzen Aufpreis von rund 95 000 Euro veredelt, dazu mit einem gut funktionierenden Roll-Großbaum, ebenfalls aus Carbon. Der Werft-Standard sieht dagegen deutlich bescheidener aus: ein herkömmliches Alurigg von Sparcraft mit zwei Salingen sowie geschlagene Drahtwanten.

UNGESTÖRT GENIEßEN

Unter Deck fällt vor allem eines auf: die ungewöhnliche Ruhe. Vom Wellenschlag ist beim Segeln unterwegs kaum etwas zu hören. Von der Einbaumaschine vernimmt die Crew nur ein leises Schnurren, und selbst wenn sich die Mannschaft oben an den Winschen zu schaffen macht, bleibt es innen erstaunlich ruhig. Es ist, als wäre man ganz weit weg vom Geschehen an Deck. Das liegt einer- →



Reizvolle Optik. Speziell sind die konkav geformten Rumpfflanken am Heck

seits an der perfekt ausgeführten Isolation der technischen Ein- und Anbauten, andererseits an der ebenso soliden wie hochwertigen Bauweise.

Rumpf und Deck werden bei den Italienern als GFK-Sandwichkonstruktion mit Schaumkern im Vakuum-Infusionsverfahren hergestellt. An hochbelasteten Stellen sind die Strukturen zusätzlich mit Kohlefasergelegen verstärkt. Die Schotten aus Komposit (GFK-Sandwich) sowie die massiv gebaute Bodengruppe werden nicht nur eingeklebt, sondern fest an Rumpf und Deck

anlamiert. Und als Wantenpüttinge bolzt Solaris keine Edelstahlplatten an, sondern laminiert massive Komposit-Beschläge fest in die Rumpfstrukturen ein.

Das führt zu ungewöhnlich steifen, homogenen Verbindungen, und zugleich werden nebenbei viele mögliche Lärmbrücken geschlossen.

INDIVIDUALITÄT NACH WUNSCH

Für den Innenausbau sieht Solaris ein klassisches Layout vor, mit zwei Doppelkabinen im Achterschiff, der Eignerkabine vorn und

einem zentralen Salonbereich mit L-Pantry sowie einer kleinen Navigation. Dazu wird das Wohnangebot um zwei großzügige Bäder mit jeweils eigener Duschzelle ergänzt. Als interessante Variante zur konventionellen Aufteilung im Vorschiff kann sich der Kunde die Nasszelle ganz nach vorn verlegen lassen. In diesem Fall wird das Doppelbett seitlich angeordnet und der Wohnbereich um ein kleines Sofa ergänzt.

Wie bei Solaris üblich, kann der Kunde im Bereich der Möglichkeiten seinen Innenausbau selbst mitplanen. Zur Wahl ste- →

FÜR HÖCHSTE ANSPRÜCHE



FLÜSTERLEISE

Die Schallisolierung ist perfekt, der Einbaudiesel kaum zu hören



BELASTBAR

Das Rigg wird hydraulisch gespannt und mit Platten unterlegt



UNVERWÜSTLICH

Die Tanks für Wasser, Treibstoff und Fäkalien sind aus Edelstahl



KLINISCH

Aufgeräumte Achterpiek. Hier kann auch ein Beiboot lagern

SCHICK, WOHLNICH UND ABSOLUT RUHIG



Der Ausbau in heller Eiche ist **GESCHMACKSSACHE**. Es gibt aber zahlreiche Alternativen für Hölzer, Farben und Materialien



STIMMIG
Viele Stauräume sorgen in den Bädern für Ordnung. Die stilvolle Ausstattung passt



VERSTECKT
Das Elektronik-Panel ist hinter einer Klappe eingebaut. Auch innen soll nichts die schiele Optik trüben



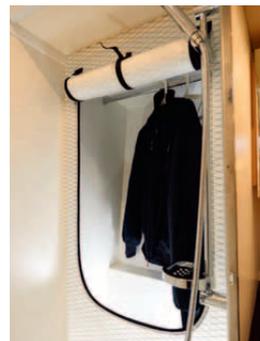
BEHAGLICH
Viel Platz, schönes Licht und Sicht nach draußen: Das Vorschiff ist eine perfekte Ruhezone für die Eigner



SEPARIERT
Auf Wunsch können die Liegeflächen in den beiden Achterkabinen zueinander versetzt eingebaut werden



AUFNAHMEFÄHIG
Das Bett im Vorschiff lässt sich als Ganzes hochklappen. Die Stauräume darunter schlucken einiges



SCHLAU
Leicht und funktional: Der Ölzeugschrank mit einer Abdeckung aus Stoff in der Nasszelle achtern

Die Solaris auf der boot Düsseldorf: Halle 16, Stand D 37

hen verschiedene Holzsorten für die Möbel und für den Fußboden. Auch werden persönliche Wünsche im Layout berücksichtigt, so weit realisierbar. Beim Testschiff zum Beispiel ist die Navigation nicht wie üblich in Fahrtrichtung arrangiert, sondern in kleinerer Ausführung zur Seite hin montiert. Damit kann das Sofa auf der Steuerbordseite größer ausfallen, es lässt sich als zusätzliche Koje nutzen.

Die Ausbauqualität von Solaris gilt nicht nur unter Branchenkennern als höchstwertig. Nebst einer erstklassigen handwerklichen Verarbeitung in allen Bereichen sind es vor allem zahllose Details, die begeistern.

So sind die Installationen wie Wasserversorgung, Elektrik und Lüftung wahre Leckerbissen für Technik-Fans. Die Beschläge bei Türen, Stauräumen und in den Nasszellen sind hochwertiger als auf vielen anderen Schiffen. Und die Polster der Sitzflächen werden mit verschiedenen Schaumstärken ergonomisch auf optimalen Komfort abgestimmt. Es könnten weitere Beispiele angeführt werden.

Das Gute und besonders das noch Bessere gibt es nicht umsonst, natürlich hat auch die Solaris 50 ihren Preis: Gut 570 000 Euro berechnet der Händler für das Basismodell ab Werft mit dem einfachen Alurigg und ohne Teak auf dem Laufdeck. Darüber

hinaus muss der Kunde mindestens rund 20 000 Euro für einen einfachen Satz Am-Wind-Segel hinzurechnen. Seriöse Vergleiche mit Konkurrenzjachten fallen allerdings schwer, weil die Ausstattung und Qualität im Luxusbereich meist nicht wirklich kompatibel sind.

Die Solaris 50 ist ein Schiff, das man erleben will und im Detail entdecken sollte. Gelegenheit dazu bietet sich jetzt auf der boot in Düsseldorf. Die schöne Italienerin ist dort zu sehen und lässt sich mit dem Wettbewerb vergleichen.

MICHAEL GOOD