

TEST

Scolpita dal MARE Sculpted by the SEA



14.86m



Arriva la terza versione della Vicentina di 14,86 metri
firmata Victor e Brunello Vicentina.
Una vera arte di navigare, elegante nel nome,
e di navigazione.

The third and the last version of the 14,86 meters
from Brunello Vicentina's Victor Vicentina has
arrived. A true masterpiece with a unique shape,
which does not only look like a boat.



222 The interior features perfectly clean formal lines where high-quality materials clearly show Solaris' building ability

Gli interni sono caratterizzati da una perfetta pulizia formale dove materiali di grande qualità mettono in evidenza la capacità costruttiva di Solaris.

CANGIANTE NEL COLORE, CANGIANTE NELLE FORME. A seconda di come la guardi, muta il Solaris 48 Power è una barca viva. Questa è stata la prima sensazione appena l'ho vista in banchina, e lo stesso, se non di più, ho pensato guardandola navigare. Il colore della numerata 1 che ho provato, è una sorta di "azzurro collettivo" capace di cambiare in continuazione di valore della luce; ma anche gli angoli che raccontano le sue forme non sono mai gli stessi: la murata, ad esempio, a prua si aprono verso l'alto, a poppa all'opposto si richiudono man mano che salgono. Allo stesso modo, visivamente fluttuanti, sono la fusoliera centrale con il suo ricordo con il prendisole di prua e poi il coronamento e la sua morbida fusione nella plancia di poppa. Nella sua ultima versione, che arriva dopo il fly e l'open, formalmente questo quindici metri raggiunge il suo livello più alto, più puro. Continua, e sempre meglio, il processo di reinterpretazione in chiave moderna delle classiche lobster boat della East Coast





Il ponte notte prevede due allestimenti: a sinistra, con il bagno dedicato con un solo bagno e una dritta. C'è anche l'opzione di avere come sulla versione della prova con un solo bagno per tutta la barca.

The sleeping deck allows for two set-ups: two cabins and two toilets, or one cabin and one toilet. There is also the option of converting the version we tried out, which has a single bathroom for the whole boat.



statunitense portato avanti dal cantiere e da Brunello Acanfora. L'assenza del secondo ponte o anche di un semplice T-top consente alla barca di avere linee molto equilibrate, estremamente coerenti con la filosofia progettuale originale. La struttura centrale nella sua parte pedana si apre per fornire luce e aria alla zona pilotaggio-cucina-dritta, la sezione più a poppa ospita invece un pendio a cui si accede da una scaletta che arriva in pozzetto. Quest'ultima si richiude e ricompare nella parte del salotto che va a fornire ombra alla zona living esterna, è molto solida e non è fonte di vibrazioni anche quando si naviga alla massima velocità, ma il sistema con cui si ripiega è decisamente troppo complesso per i miei gusti. Mi è invece piaciuta molto la facilità con cui si circola a bordo, il layout è un classico walkaround, i passaveri sono larghi e ben protetti, i pontelloni sono molli e nei posti giusti. Amo molto le barche dove i flussi sono ben studiati, dove non ci sono grandi spazi vuoti, ma una certa densità che è garanzia di sicurezza, di appoggio costante quando si è in navigazione, oltre che di massimizzazione nello sfruttamento dei volumi. Un'altra novità è che a poppa, sopra al garage tender, non c'è un solo grande pendio, ma un'area trasformabile: una zona living con gli schienali del divano abbattibili e

un tavolino centrale che all'occorrenza può essere rapidamente ribassato. Come era facile aspettarsi, il Solara 48 conferma le ottime qualità di navigazione che avevamo già avuto modo di mettere alla prova sui modelli Ry e Open. La carena di Victor Design è un vero gioiello. Morbida, precisa, silenziosa. La terza della prova aveva in sola macchina due Volvo Penta D6 da 460 cavalli abbinati a un IPS 650 e i numeri raccontano prima di tutto che il sistema carina-propulsione decisamente efficiente. A 20 nodi si naviga con consumi estremamente ridotti di 4,7 litri per ogni miglio percorso in acqua, che è la velocità di crociera economica e un'autonomia che supera le 350 miglia. Il confort rimane ottimo anche abbassando ancora un po' le menette: a 25 nodi si viaggia ancora con consumi decisamente ridotti, 5 litri per miglio, e sempre nel silenzio più assoluto. La massima velocità l'ho raggiunta a 3750 giri, appena sopra i 54 nodi. Qui mi è piaciuta la "leggerezza" con cui il 48 superatore compie le sue accelerazioni, magari non straripante, ma docili, mai nervose. Nota di merito, infine, per la qualità della postazione di guida: ottima visibilità esterna, bene la leggibilità degli strumenti, ok anche la seduta regolabile e la posizione delle menette. Tutto molto classico, tutto molto funzionale, tutto estremamente funzionale.





I dettagli sono in
attento studio
a cura di Victory Design
di Brunello Acampora

The details are
of careful work
by Brunello Acampora
Victory Design



However, the system that is used to fold it away is too complicated for my taste. By contrast, I find how easy it is to get around onboard. It has a classic walkaround layout, the gangways are wide and well protected, and there are a lot of grab handles in the right places. I love boats where the fit of people has been properly studied, where there aren't large empty spaces, but rather a certain density which ensures safety, so there is always something to hang on to when you are underway in addition to making the most of the volume available. Another novelty is that the stern, above the tender garage, doesn't feature a single large sun pad, but rather a convertible area: a living area in which the backs of the sofa can come down, and a central table which can be quickly lowered if required. As expected, the Solara 48 boasts the same excellent navigational qualities that we had already had the chance to test on the Fly and Glen models. The hull by Victory Design is a real joy to sail. Soft, precise and fun. The boat we tried had two 480-horsepower Volvo Penta D6s combined with two IPS 650s, and – above anything else – the figures show a decidedly efficient hull-propulsion system. At twenty knots you use very little fuel, 4.7 litres for every nautical mile travelled at what is the economy cruising speed; and with a range that exceeds 350 miles. The level of comfort is still excellent even if you open up the throttle a bit: at 25 knots you can still travel with decidedly reduced consumption levels: 5 litres per mile, and in complete silence. We reached top speed, just over 34 knots, at 3750 rpm. I liked the light work in which the 48 Lobster did its turns then – they were not have been very tight, but they were controlled and never nervous. And finally, high marks should be awarded for the quality of the driving position: external visibility is excellent, the instruments can be easily read, and the adjustable seat and the throttle positions are fine. All very classic, all very coherent and extremely functional. ▀

Molto raffinato il disegno della zona di poppa, comune a tutte e tre le versioni, che sembra scolpita nella vetroresina e che ospita un garage per un tender da 2,5 metri di lunghezza.

The stern area has the same very refined design that spans across all three versions of the boat, which seems to have been sculpted in fibreglass and which houses a garage which can take a 2.5-metre tender.

Engine room

In sala macchine l'allestimento base prevede una doppia motorizzazione IPS 600 Volvo Penta con i D6 da 435 cavalli. In alternativa si possono avere, come sulla barca del test, due 650 con i D6 da 480 cavalli ciascuno. I consumi restano comunque contenuti, 4,7 litri/miglio per un'andatura di crociera economica di 20 nodi.

The standard set-up in the engine room is for two IPS 600 Volvo Pentas with 435 hp D6s. Or you can have, as we had on the test boat, two 650s with D6s each of 480 horsepower. But fuel consumption levels are still good, 4.7 litres per mile, for an economical cruising speed of 20 knots.

