

Linee di ultima tendenza, stile pulito, prestazioni di rilievo, ma la consueta proverbiale qualità SeRiGi: finalmente anche il Minimal Style ha la sua massima espressione



I cantieri di punta, quelli che hanno fatto la storia della nautica per la qualità con cui realizzano le barche, sono di solito legati alle loro tradizioni e con difficoltà abbandonano lo stile che li contraddistingue. Questo anche perché la clientela istituzionale mal digerisce cambiamenti radicali. Dall'altra parte ci sono aziende d'assalto le quali, più libere da vincoli, sperimentano forme ardite e stili all'avanguardia che, se indovinati, acquistano rapidamente un buon appeal sul mercato, facendo apparire il resto del mondo un po' datato. È avvenuto con un certo stile pulito, lineare, addirittura un po' minimal, che ha preso piede in

alcuni cantieri di fascia medio-bassa. Soluzioni funzionali ed estetiche adatte a chi ama stare al passo coi tempi e pensa che le barche debbano seguire le tendenze del design "civile" e non necessariamente assomigliare a baite di montagna. Fino a oggi, però, chi amava questo stile ma non voleva abbandonare il massimo della qualità, non aveva praticamente scelta. Fino a oggi. Perché ora SeRiGi, uno dei migliori cantieri al mondo per qualità di materiali e lavorazioni, ha rivoluzionato il suo stile proponendo uno dei rarissimi fast cruiser moderni realizzati al top. Lo ha potuto fare sfruttando una carenza che ha storicamente penaliz-



Solaris One

48

I volumi bilanciati della carena rendono sempre equilibrato l'assetto longitudinale del nuovo quindici metri firmato Bill Tripp

FOTO SERGI

zato sul mercato questo eccellente brand: una certa mancanza di una identità forte sul prodotto. Infatti, rispetto a nomi di prestigio come Swan, Baltic o Oyster, i Solaris sono noti più per la qualità della costruzione che per la riconoscibilità della linea. Il nuovo Solaris One 48, figlio della tradizione SeRiGi ma anche di menti fresche acquisite dal reparto marketing, fa fare un balzo in avanti allo storico cantiere, proiettandolo nel futuro. Ma, e questo è l'aspetto fondamentale, le forme moderne in nessun modo hanno intaccato la proverbiale qualità di tutte le componenti per cui i Solaris eccellono da sempre.

Progetto

Per ottenere una carena moderna che però mantenesse le caratteristiche Solaris, il cantiere ha affidato il progetto all'americano Bill Tripp, noto per la sua flessibilità e per la capacità nell'adattarsi alle esigenze del committente. Ne sono scaturite forme tese, talvolta persino dure, ma perfettamente in linea con gli standard voluti dal cantiere. Se il baglio massimo ha una misura piuttosto significativa, le murate svasate rendono la superficie bagnata limitata, a vantaggio del rendimento come dell'eleganza. Attento lo studio sulle appendici, con bulbo pro-

continua a pag. 86>



FOTO SERIGI

GIÀ A POSTO

Il piano di coperta, organizzato in modo tradizionale, è caratterizzato dalla disposizione piuttosto avanzata di tutto il pozzetto per dare spazio al grande prendisole di poppa, con relativo tender garage sottostante. Quello che veramente colpisce, come per il resto della barca, è che tutto funziona perfettamente, senza quei piccoli errori che di solito affliggono i primi esemplari di una nuova serie. D'altronde, in SeRiGi hanno speso molte ore in fase di progettazione e sul modello, scelta oculata che dovrebbero fare tutti i cantieri: i risultati premiano e si risparmiano tempo e fatica quando le barche vanno in produzione.

Il **pozzetto**, con panche lunghe 176 cm, risulta un po' compresso a causa dell'ampio prendisole a poppa. La posizione avanzata delle timonerie, però, migliora la conduzione e la visibilità sui filetti del genoa. Inoltre questa soluzione, insieme alla cala vele a prua, aiuta a mantenere le estremità più leggere. Bello e discreto il tavolo fisso in teak, che funge anche da puntapiedi; peccato non sia dotato di tientibene



FOTO SERIGI



FOTO SERIGI

A **poppa** si apre un grande portellone che funge da spiaggia e dà accesso al gavone per un gommone fino a 240 cm di lunghezza (225 cm se a chiglia rigida). Intelligente, anche se un po' piccola, la scaletta che si apre insieme al portello scorrendo su rotaie



FOTO SERIGI

zoom



La vista da prua evidenzia il disegno della **tuga**, funzionale ma con un'estetica che può risultare un po' cruda: è decisamente squadrata e tagliata di netto nella sua parte finale. Gli osteriggi non a filo sono una delle piccole rinunce per mantenere bassi i costi



Lo **sprayhood**, dotato di alloggiamento dedicato, risulta completamente stagno, grazie ai vari accorgimenti che bloccano ogni possibile via d'acqua



I winch di **scotta randa** sono ben raggiungibili dal timoniere ma la loro posizione risulta scomoda in presenza di un randista



Tutta la porzione di tuga a poppa dell'albero è piatta, con manovre che scorrono nascoste, e ulteriormente riparata da bordi e tientibene: perfetta per stenderci cuscini **prendisole**



Ecco una delle caratteristiche più interessanti di questo progetto: essere riusciti a piazzare su un 48 sportivo, e senza grandi rinunce, un **prendisole** a poppa di 237 x 130 centimetri



1



2



3



4

1 A prua gioie e dolori: se approviamo la scelta del musone fisso, robusto e orientato correttamente, riteniamo assolutamente da rivedere i passacavi, ora formati da un tondino attaccato al pulpito: meglio una soluzione aperta che agevoli anche gli attriti dei tipici "canaponi" che si incontrano nei porti; **2** Davanti alla cabina si apre una generosa cala vele; **3** Il circuito di randa, con trasto poggiato sul fondo e scotta che si infila dentro i fianchi del pozzetto, funziona bene, anche se ha più attriti di una "tedesca". Unico neo, il carter che cela i rinvii interni non è smontabile: se mai dovreste metterci le mani, sarete costretti a rovinare il teak in coperta; **4** La parte piatta della tuga è dotata di ombrinali per l'acqua



FOTO SERIGI

DA EBANISTI

Anche se il nuovo stile più asciutto, e una certa attenzione ai costi, hanno comportato la rinuncia a qualche virtuosismo tipico della falegnameria Solaris, gli interni del 48 sono sempre realizzati con estrema cura, sia per i particolari che per la scelta dei materiali, prevalentemente ottimo teak per gli arredi e le paratie, rovere per i pavimenti e skai bianco per murate e ciellini. Un abisso rispetto a qualunque barca prodotta in grande serie, specie quelle realizzate con un stile analogo. Anche l'atmosfera, nonostante le forme lineari comandate dall'angolo retto, si mantiene calda e accogliente. Ottime ovunque le altezze, garantite dalla tuga squadrata; accettabili, ma ben organizzati, i volumi di stivaggio.

Per essere una barca dallo stile moderno il **quadrato** mantiene, pur nella sua linearità, un aspetto ricco e lussuoso, confermando SeRiGi come uno dei migliori costruttori al mondo. Eleganti le scelte cromatiche, che possono essere personalizzate secondo i gusti dell'armatore. Da notare anche la disposizione del carteggio che, nell'esemplare fotografato, è orientato per baglio



FOTO SERIGI



FOTO SERIGI

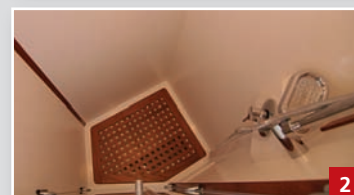
La **cucina** è completa di due aree libere per lavorare e offre numerosi volumi di stivaggio, considerando la tipologia di barca. A richiesta il piano, di serie in teak, può essere realizzato in Corian, e si può aggiungere un secondo frigorifero. Da notare il bell'effetto ricavato dalle due lunghe finestrate sulle murate



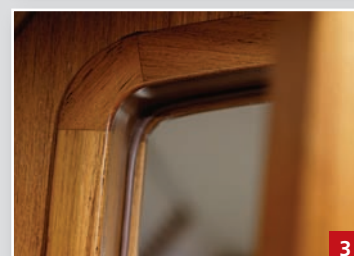
Nonostante l'impostazione sportiva dello scafo, la **cabina di prua** ha altezze e dimensioni per risultare una vera armatoriale. La lunghezza del calpestio dalla porta al letto sfiora i 150 cm. Quest'ultimo, dotato di buona larghezza anche in testata (130 cm), è parzialmente accessibile dai lati. Un po' scarsa l'aerazione, ottenuta mediante due osteriggi di dimensioni ridotte



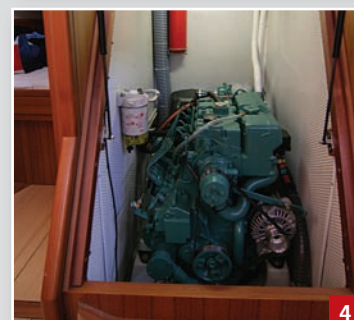
1



2



3



4

1 Sotto il letto di prua, ben disegnato con un oggetto che ne alleggerisce il volume, si aprono due pratici cassetti che sopprimono alla scarsità di armadi; **2** Il box doccia nel bagno di prua è disegnato con intelligenza, con miscelatore e saliscendi posizionati in un angolo, dov'è più difficile urtarli. La porta di chiusura in cristallo è però optional; **3** Tra i tanti lavori in legno raffinati vi sono anche le cornici delle porte, realizzate in massello e dotate di guarnizioni; **4** Il vano motore, accessibile solo da davanti sollevando completamente la scala, questo per limitare al massimo la propagazione del motore, è un esempio della perizia meccanica di SeRiGi: l'ambiente è ampio e ben areato, vi sono un filtro Racor per il gasolio e un filtro dell'acqua da motoscafo, con coperchio trasparente e brucola per aprirlo in caso si rendesse necessaria la pulizia



Eleganti e completamente arredati i **bagni**, dotati di lavello rettangolare in vetroresina realizzato in casa. La tuga garantisce buone altezze anche nel bagno di poppa (nella foto)



Il **carteggio** può essere orientato in modo classico o per baglio, in questo caso dotato di una sedia. La foto mostra finiture interamente in rovere, una delle tante personalizzazioni possibili



Gli unici ambienti che risentono del grande gavone per il tender sono le **cabine di poppa**, un po' compresse specie nel calpestio, 67x80 cm, dove si deve prestare attenzione in altezza all'ingombro del pozzetto

FOTO SERIGI

FOTO SERIGI

FOTO SERIGI

FOTO SERIGI



FOTO SERGI



FOTO SERGI

continua da pag. 81>

fondo (di serie 2,80 metri ma con possibili varianti a minor immersione), dotato di pinna in ghisa e siluro in piombo, e timone a spada in posizione avanzata per migliorare efficienza e manovrabilità. Il piano velico ricalca le più recenti tendenze: con armo a 9/10 e lande a murata, prevede grande randa e genoa a scarsa sovrapposizione, con relative virate più leggere.

Prestazioni

Lo spirito Solaris non si manifesta solo con una costruzione al top, ma anche con un comportamento in mare sincero e morbido, tipico delle carene che, fino a ora, hanno caratterizzato questi prestigiosi cruiser. Con un simile stravolgimento delle linee, sarebbe lecito aspettarsi altrettanto significative differenze nel comportamento, tanto più che, nella media, le barche con questo aspetto sono dure e poco confortevoli. Il nuovo One, invece, è un Solaris in piena regola anche da questo punto di vista: aldilà dell'apparenza, le vere caratteristiche di questo progetto, cioè la distribuzione dei volumi, le forme sotto il galleggiamento e il raddrizzamento affidato prevalentemente alla zavorra, ne fanno un fast cruiser veloce ma

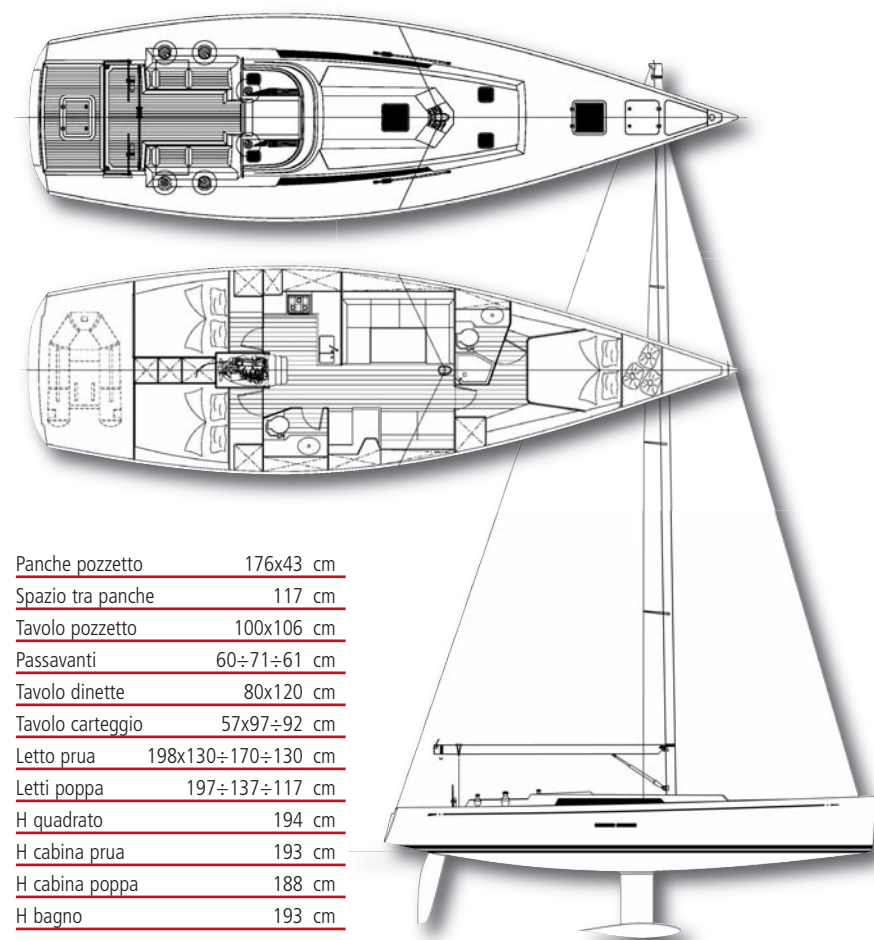
“La sensazione è subito di grande potenza unita a movimenti lenti e comodi, da barca più grande

dolce, prevedibile, reattivo ma mai nervoso. Abbiamo provato Kiwi 2 insieme al suo soddisfatto armatore nelle acque della Toscana, con una brezza tra i 12 e i 18 nodi, mare da calmo a poco mosso. La sensazione è subito di grande potenza unita a movimenti lenti e comodi, da barca più grande. La concentrazione dei pesi e il grande equilibrio dei volumi si avvertono subito, anche valutando l'assetto, sempre nelle sue linee (non c'è quella fastidiosa tendenza delle barche moderne a puntare il muso in basso, spinti dalle voluminose poppe, appena aumenta lo sbandamento); inoltre, la rigidità della struttura crea un rapporto diretto raffica-accelerazione prima che sopraggiunga lo sbandamento. Di bolina ci siamo attestati tra i 7,6 e gli 8 nodi, superando i 9 appena abbiamo allargato l'andatura, senza spunti da racer ma con una costanza che dimostra la propensione a mantenere ottime medie. Il timone dimostra un ottimo rendimento anche a barca sbandata; la demoltiplica del circuito, un po' eccessiva per i nostri gusti, costringe però a un discreto lavoro con le ruote se si vogliono sfruttare le onde alle andature portanti. Buona l'organizzazione del pozzetto, ma nelle strambate bisogna recuperare

tutta la scotta di randa per evitare che si impigli nelle colonnine.

Conclusioni

Forse la barca di maggior successo nella storia del cantiere, il nuovo Solaris One si è dimostrato subito un best-seller (14 unità vendute in poco tempo, di cui 8 già naviganti, con produzione di circa una al mese), fatto dovuto a quanto detto fin'ora e a un prezzo interessante ottenuto senza sacrificare la qualità, limitando solo qualche “preziosismo”. Ma vi è un'altro aspetto che rende questa barca speciale: il rapporto del cantiere col cliente, al quale sono concesse ampie personalizzazioni, con qualche modifica eseguita persino dopo la consegna, e con il quale si instaura un rapporto quasi personale, ben oltre la migliore formula di garanzia: più che un acquisto, la scelta di un Solaris vi porterà a far parte di una accogliente famiglia (VG). ▲



Panche pozzetto	176x43 cm
Spazio tra panche	117 cm
Tavolo pozzetto	100x106 cm
Passavanti	60÷71÷61 cm
Tavolo dinette	80x120 cm
Tavolo carteggio	57x97÷92 cm
Letto prua	198x130÷170÷130 cm
Letti poppa	197÷137÷117 cm
H quadrato	194 cm
H cabina prua	193 cm
H cabina poppa	188 cm
H bagno	193 cm

Costruzione

Scafo e coperta: sandwich di vetro, con anima in Airex; resina vinilestere, laminazione con procedimento dell'infusione, che prevede la stesura dei materiali a secco sullo stampo, applicazione di un sacco per il vuoto, aspirazione dell'aria e relativo risucchio (senza pressione aggiunta) della resina attraverso una fitta rete di tubicini posti tra il sacco e le fibre. Ne risulta un laminato con un miglior rapporto fibre/resina.

Giunzione scafo/coperta: chimica con adesivo strutturale Plexus.

Struttura: griglia di longheroni e madieri resinata a scafo con metodo dell'infusione, mediante sacco dedicato. Rinforzi in carbonio. Paratie (in composito le due principali) resinata a scafo e coperta. Lande a murata in fibre unidirezionali di carbonio.

Chiglia: pinna in ghisa con piastra per attacco allo scafo, siluro in piombo.

Timone: in sandwich con asse in acciaio.

Note: alla moderna tecnica di laminazione, con materiali di qualità, si uniscono finiture ai massimi livelli, come tradizione SeRiGi, con raffinata lavorazione dei legni e largo utilizzo di masselli. La rigidità della struttura e la robustezza degli accoppiamenti sono testimoniate anche dall'estrema silenziosità interna quando si naviga a vela.

i concorrenti

Nome	cantiere	lung.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
X-50	X-Yachts	15,24	4,28	12.400	144,90	550.000
Grand Soleil 50	C. del Pardo	14,90	4,56	13.000	128,00	364.200
Dehler 47 SQ	Dehler	14,28	4,21	12.700	144,00	499.000
Baltic 50	Baltic Yachts	15,24	4,34	10.650	155,00	1.100.000

Progetto	Bill Tripp
Lunghezza scafo	14,90 m
Lunghezza gall.	13,38 m
Larghezza	4,40 m
Immersione	2,80 m
Dislocamento	12.500 kg
Zavorra (36%)	4.500 kg
Sup. vel. (randa + genoa 110%)	144,00 mq
Motore Volvo D2-55 Saildrive	55 hp
Serbatoio nafta	300 l
Serbatoio acqua	500 l

Attrezzatura

- albero 9/10 Sparcraft 3 crocette acquartierate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Harken
- paterazzo idraulico integrale Navtec
- vang rigido
- winch Harken 2x53 ST + 4x48 ST
- stopper Spinlock Xx0812 (4) + XTS (6)
- attrezzatura di coperta Harken

Dotazioni

- osteriggi (5) a filo e oblò (4) Lewmar
- sedute e fondo pozzetto in teak
- timonerie Solimar ruote in acciaio ø 90 cm
- salpancore elettrico Lofrans Project 1.500 w
- batterie 360 Ah + 55 Ah
- caricabatterie Mastervolt 80 Ah
- boiler acqua calda 20 l
- frigo elettrico 130 l

Meteo della prova

- vento da 12 a 18 nodi reali
- mare da calmo a poco mosso

Prezzo

475.000 euro

Optional

Motore Volvo 75 hp	2.700
Bulbo con immersione 2,40 m	4.700
Albero in carbonio Nordic Mast	63.000
Sartie in tondino	6.500
Centralina Navtec per vang e paterazzo	4.500
Sprayhood	2.200
Bitte a scomparsa (6)	2.560
Tavolo pozzetto in teak	2.500
Bow Thruster Max Power Vip 150	14.800
Riscaldamento Webasto Airtop 5000	6.500
Elica 3 pale abbattibili Flex-o-Fold	2.200
Passavanti, tuga e portello poppa in teak	30.400
Winch maggiorati 2x60 + 2x53	1.600
Frigo supplementare in cucina 80 l	2.400
Scaletta bagno asportabile in acciaio	900
Porta box doccia bagno prua in vetro	700

(Prezzi f.co cantiere in euro Iva esclusa)

Informazioni Se.Ri.Gi.

Via Curiel, 49 - 33051 Aquileia (UD)

Tel. 0431 91304 - Fax 0431 919484

www.solarisyachts.com info@solarisyachts.com