





PROVA — L'ultima creatura dei cantieri Se.Ri.Gi. non fa che confermare la proverbiale qualità delle barche friulane. È il terzo esemplare di Solaris Zero a scendere in acqua, ma è davvero particolare per alcune soluzioni.

# Il sogno realizzato





# SOLARIS ZERO



Nel particolare qui sopra il pozzetto centrale dedicato agli ospiti, che può essere protetto da una capottina di stile nordico. Visibile la unica discesa sottocoperta.

di ANTONIO VETTESE

**A**quileia, cittadina di antica memoria: di fondazione romana è stata sede di un concilio presieduto da Sant'Ambrogio contro l'eresia ariana e poi rasa al suolo dalla furia di Attila. In tempi moderni, insomma ai giorni nostri, è se-

de di una delle fabbriche di sogni più efficienti. Altra definizione dei magnifici "Zero", e anche dei più piccoli "One", "Two", "53", non si può dare. Sono "sogni realizzati" voluti, covati nell'intimo di appassionati armatori che ne seguono (come nel caso di questo esemplare) la posa di ogni particolare, studian-

do ogni notte nuove idee e soluzioni. Dopo l'ideazione sono costruiti con cura e dedizione che appare perfino maniacale, abituati come siamo a valutare prodotti di varia natura e a commuoverci per quelle piccole attenzioni che talvolta vengono concesse in deroga alla ferrea legge dei costi di produzio-





In coperta molti particolari sono realizzati espressamente per lo Zero, come il musone, le lande. Da sinistra in senso orario: la prua ospita due ancore le cui catene sono rinviate a piede d'albero, una soluzione che migliora notevolmente il centraggio dei pesi, il passaggio avviene con due tubi che corrono sottocoperta; la cala vele realizzata a prua non è enorme ma sufficiente a raccogliere scottame e spinnaker, oltre alla trinchetta; i due verricelli delle ancore nell'alloggiamento a centro barca; il piede d'albero con i winch per le manovre delle drizze e borose; il pratico alloggiamento della zattera di salvataggio e qui sotto la timoneria a doppia colonnina, la completa strumentazione trova posto oltre che sul supporto orientabile centrale ai fianchi della ruota.

ne. Non illudetevi comunque: i sogni si pagano, ed è l'unico serio neo che siamo riusciti a trovare su questa barca che merita più di un superlativo.

Il Solaris Zero ha reso felici fino ad ora tre armatori. Ma, come ben sa il lettore, quando si raggiunge questa classe di imbarcazioni è difficile che ne





# SOLARIS ZERO

esista un esemplare uguale all'altro. In questo caso l'armatore, che si può definire un autentico esperto di mare, più che al lusso, come sarebbe facile aspettarsi, ha puntato al "mare" e ha interpretato le dimensioni volendo un numero di cuccette sufficiente ad accontentare tutte le richieste di amici, figli, amici dei figli. Ma soprattutto una serie di accorgimenti che rendono la vita in mare di grande comodità, dall'elica a passo variabile con una supermotorizzazione, alla poppa apribile con il deposito per surf e fuoribordo, alla gru per l'alaggio del tender.

## Carena

Come tutte le barche attualmente in produzione da Se.Ri.Gi. porta la firma di Douglas Peterson, genaiaccio californiano che dopo aver dettato legge ovunque nelle grandi regate ha scelto la via della crociera. Le linee d'acqua sono molto classiche e costruite attorno ad un dislocamento medio pesante. I volumi sono generosi con una poppa importante, resa vistosa anche dal bordo libero piuttosto alto.

La costruzione è in vetroresina con sandwich di Airex. Il sandwich è un sistema che Solaris adotta da tempo con risul-

tati sempre positivi, utilizzando la balsa per le barche più piccole. Tutto lo scafo viene lavorato con estrema cura e rispettando tempi di completamento del ciclo di polimerizzazione che lasciano gli armatori sicuri per il futuro della carena. Infatti, considerando che la capacità produttiva è di circa uno Zero all'anno, non sono certo i quindici giorni in più di attesa nello stampo a creare problemi di consegna.

## Interni

La disposizione scelta ha consentito di sfruttare al meglio i volumi dello scafo. Il numero di cabine e cuccette è elevato, e non esiste una vera zona equipaggio come capita spesso di vedere su altre barche di questa classe. Una scelta fatta con coscienza visto che è previsto l'impiego della barca da parte di un nucleo di amici ben organizzato e non con la classica e rigida gerarchia che vede armatore, ospiti, cani e gatti, equipaggio nell'ordine.

Partendo dalla poppa troviamo due cabine doppie (ognuna vale quasi una armatoriale) servite da un ampio bagno centrale accessibile direttamente dalle camere. Sulla dritta la dotatissima zona cucina, a sinistra una cabina e due letti sovrapposti. Questi due locali vanno attraversati per raggiungere le cabine di poppa. Al centro la sala macchine che oltre al motore è in grado di ospitare impianti vari come il generatore, il dissalatore e le varie pompe. Il quadrato è molto spazioso, luminoso, sulla sinistra la dinette e a dritta il tavolo da carteggio con un divanetto di disimpegno. Procedendo ancora verso prua si incontrano due



Sotto la cucina, nella migliore tradizione Solaris, con una pratica dotazione studiata anche per poter cucinare in navigazione. Molto piacevoli ghiacciaia e dispensa fredda. La macchina dei fuochi è una Alpes Inox.





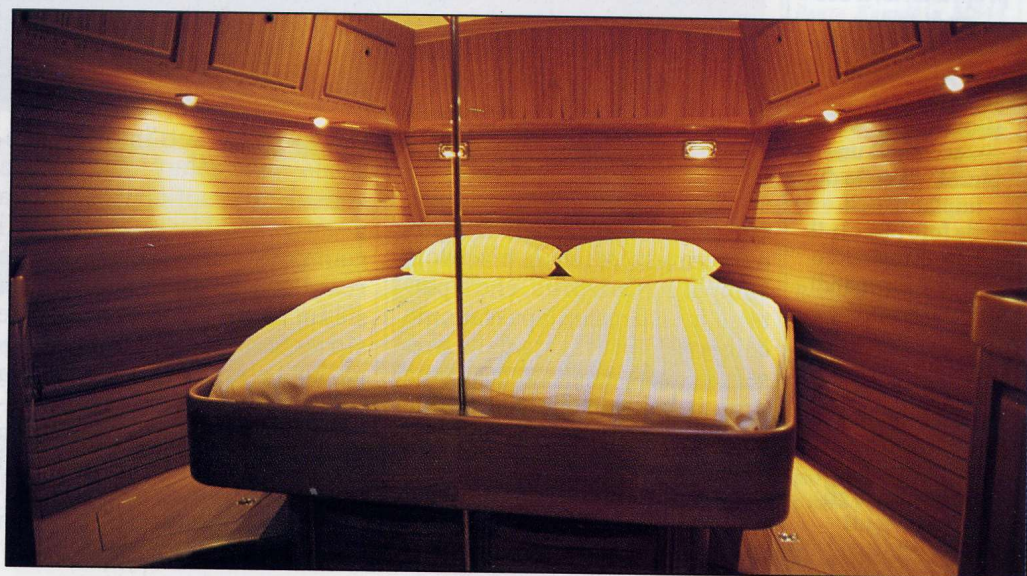


Al centro la zona dinette a sinistra della discesa, il tavolo si apre e "raddoppia". A fianco dall'alto il tavolo per il carteggio con il quadro elettrico; una delle due cabine di poppa, praticamente gemelle, la cabina armatoriale di prua. Tutti i letti hanno dimensioni rassicuranti.

doppie a castello, un bagno e la cabina armatoriale con un altro bagno "armatoriale". La dimensione dei letti è sempre tranquillizzante e abbondantemente sopra la media. Inutile parlare del livello delle finiture, delle dotazioni, di quanto spazio sia dedicato allo stivaggio e agli armadi: anche in questo caso siamo oltre il massimo dei voti. Non manca una cala vele accessibile dall'esterno. Nelle barche realizzate in precedenza la armatoriale era a poppa e in totale erano disponibili otto cuccette al posto di dodici, non abbiamo comunque ricevuto l'impressione che siano realizzate a costo di compromessi, e poi una cabina in più può sempre restare vuota ed essere declassata a ripostiglio.

## Piano velico

Come il resto della barca il piano velico è piuttosto classico, e uno sloop con un ottimo albero Velscaf di robustezza assoluta. È armato con uno strallo mobile che consente l'uso di una trinchetta e la trasformazione a cutter per una maggior versatilità della superficie velica. La barca in prova aveva il genoa avvolgibile e una randa



A sinistra il bagno centrale che serve le due cabine di poppa, a destra quello della cabina armatoriale. Lo standard delle finiture è elevatissimo, pur essendo molto sobrio e senza inutili ricercatezze.



# SOLARIS ZERO

La navigazione impegnativa non impensierisce certo lo Zero, anzi, il venti metri di Peterson sembra sentirsi proprio a suo agio anche in condizioni dure, con il mare in prua come nella foto centrale.

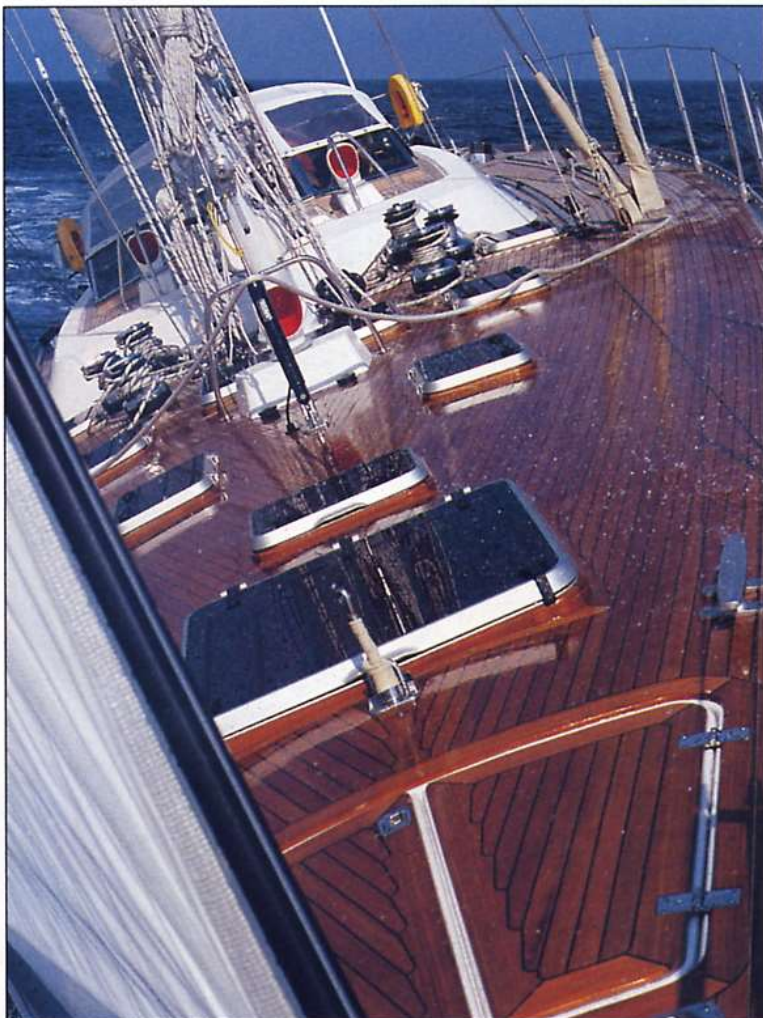
Sotto il pianetto degli interni nella versione da noi provata, un po' particolare per il grande numero di cabine. A fianco la sala macchine, con il motore da 300 cv TAMD 61 voluto dal proprietario, il 200

cv di serie è comunque in grado di spingere al meglio in tutte le situazioni. La sala macchine è un piccolo gioiello di impiantistica. Nelle foto piccole il quadretto elettrico esterno e i comandi di motore ed elica a passo variabile. In basso la gruetta per issare il tender e la bella poppa apribile, con motori fuoribordo, surfs, motorino per gli spostamenti in porto.

completamente steccata che si raccoglie sul boma dotato di un apposito copriboma in grado di contenere la vela anche parzialmente terzarolata. Tutta l'impiantistica è ben dimensionata, l'attrezzatura è scelta dal catalogo Harken Barbarossa con soprannumero di winch, alcuni servoassistiti con i pulsanti di comando ben protetti dagli azionamenti accidentali. La superficie complessiva è appropriata alle dimensioni della barca e al suo dislocamento, abbiamo rilevato solo la complessità di alcune manovre, realizzate in modo molto classico; ma comunque nell'attrezzatura si vede l'esperienza dell'armatore, che possiede anche una barca da regata e conosce a fondo la vela.

## Pozzetti e coperta

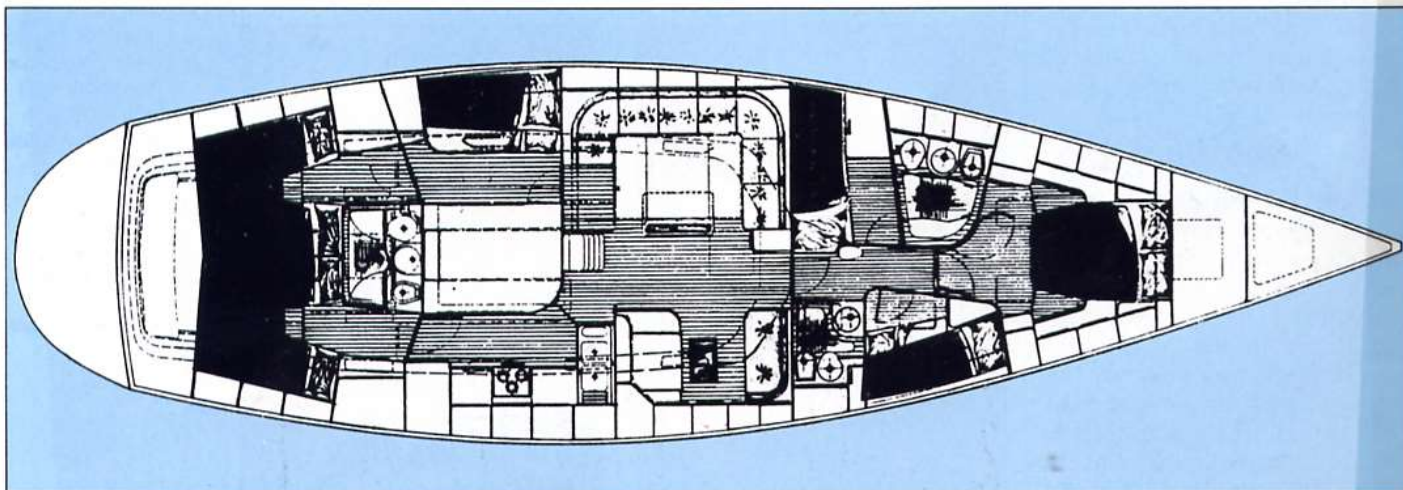
I pozzetti sono due, a poppa quello del timoniere diviso dalla ruota e con zona dedicata alle manovre; a centro barca quello per gli ospiti, protetto dalla capottina amovibile e sgombro da manovre. Lo schema generale della coperta appare razionale ed è piacevole l'ampia zona di prua, che a parte gli indispensabili passauomo è libera e non gravata dalla presenza della tuga. A estrema prua il bel musone con le due ancore le cui catene sono rinviate a piede d'albero attraverso due tubi che corrono sotto-coperta. Accessibile dall'esterno una cala vele di sufficienti



dimensioni. Tutt'intorno crescono particolari speciali da considerare optional, come la gruetta per issare a bordo il gommone, la poppa apribile realizzata in modo che aperta sia un grande spoiler sul quale si riesce a stare anche in navigazione e che una volta chiusa diventa uno specchio come sulle barche più eleganti, dentro al quale però sono nascosti surf, motori fuoribordo e perfino il motorino per spostarsi in porto.

## Qualità nautiche

È stata una prova di poco vento, che ci ha consentito di saggiare le doti di questo peso medio-massimo anche nelle condizioni che di solito fanno prediligere il motore ad ogni tentativo di issare qualche metro di tela. A motore il Solaris Zero è comunque dotatissimo, l'armatore ha infatti voluto un 300 cv, che appare persino esuberante, con un'elica a passo variabile, di quelle solitamente

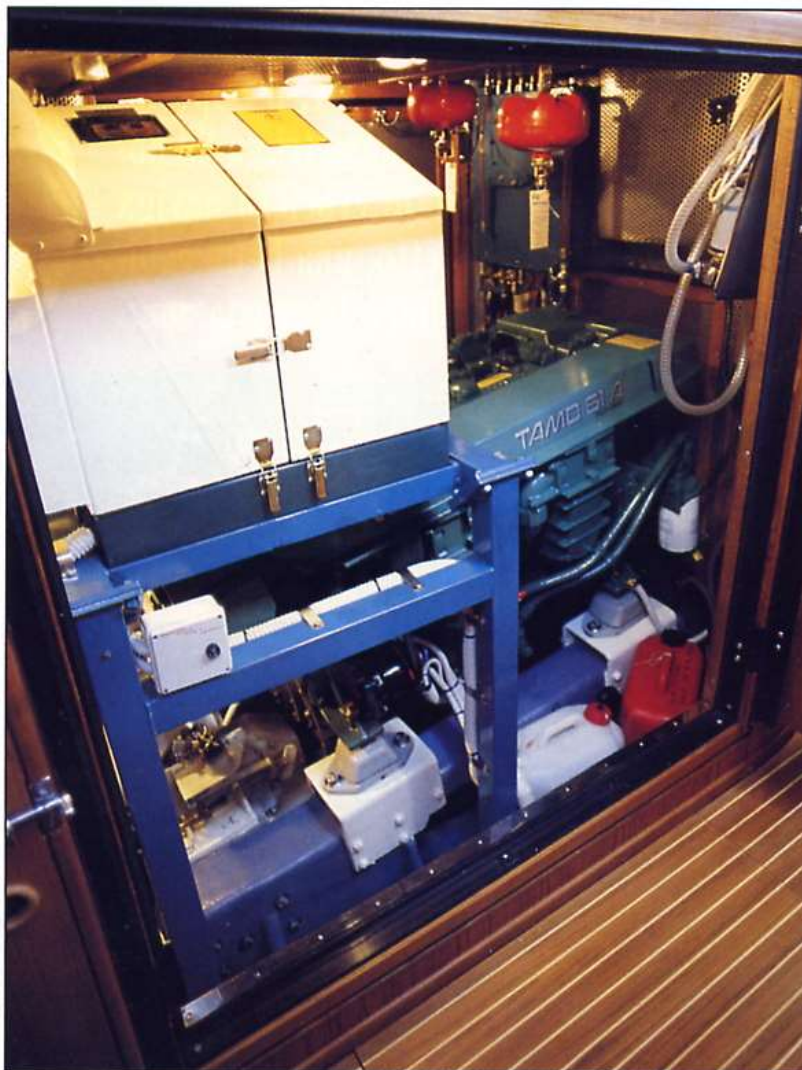




usate nei motopesca per intenderci, che con un po' di abilità da parte di chi la regola consente di sfruttare al meglio il propulsore adattando sempre il regime alle condizioni del mare. I nove nodi e mezzo sono una andatura di crociera che può essere tranquillamente tenuta per lunghi tratti.

A vela abbiamo potuto apprezzare la buona randa full battened che, almeno in condizioni leggere, ha mostrato di essere facile da usare. Con i carrellini e le stecche intere si riescono a risolvere alcuni problemi tipici delle grandi rande, come lo scorrimento sull'albero nelle fasi cruciali. Unico piccolo inconveniente che talvolta si manifesta in queste rande, con poco vento, è la difficoltà ad invertire la piega delle stecche dopo le virate. Con tutta la vela disponibile, vale a dire un genoa avvolgibile e la randa, lo Zero, che oltre tutto carico di accessori vari pesa in questo caso qualcosa più del dislocamento di progetto, ha mostrato una certa agilità e la propensione a portarsi in breve tempo a velocità più che discrete. Siamo vicini all'effetto maxi: con cinque, sei nodi di reale si riesce infatti quasi a pareggiare la velocità del vento; e appena questo aumenta la barca diventa subito viva. Il timone è assolutamente neutro, a bassa velocità non abbiamo avvertito anomale tendenze.

Ma è bene dire che le prestazioni di ottimo livello possono passare in secondo piano nei confronti del comfort generale che sullo Zero è una cosa molto concreta. Non fatta di lusso fine a se stesso ma di sala mac-



chine "vera", di ghiacciaia e dispensa fredda "vera", di impianti a prova di bomba.

Insomma roba fatta per il

mare e non per stupire in porto, cosa che comunque allo Zero riesce benissimo.

Provare per credere.



## Scheda tecnica

Imbarcazione **Solaris Zero**; costruttore **Cantiere Se.Ri.Gl.** di Aquileia, via Curiel 49, 33051 Aquileia — Udine; agente esclusivo **CNT Centronautico Toscano Scali Cialdini** 27, 57123 Livorno; progetto **D. Peterson**.

## Generalità

Tipo di imbarcazione **sloop cutter**; materiale di costruzione **vtr con sandwich di Airex**; resine **Sp System e Savid**, vetro **Owens Corning**; lung. **ft m 19,70**; al gall. **m 16,50**; larghezza **m 5,40**; immersione **m 3,15**; dislocamento **kg 30000**; zavorra **kg 12600**; cabine (versione provata) **6**; posti letto **12**; bagni **3**; macchina dei fuochi **Alpes Inox**; Wc **Marine Jet e Orvea Oceano**; impianto elettrico con batterie per **720 Ah**; serbatoio acqua **lt 2000**; gasolio **lt 1200**; motore di serie **Volto Penta Tamd41a MS4A** da **200 cv** sei cilindri con sovralimentazione; superficie velica tot **mq 232**; genoa **150% mq 142**; randa **m 90**; fiocco **mq 99**; spinnaker **mq 330**; albero **Velscaf**.

## Pro

Realizzazione robusta  
Adatto a navigare  
Sala macchine e impianti

## Contro

Complicazione alcuni particolari piano di coperta

## Indici di prestazione

Slanci della carena **LOA/LWL = 1,19**  
Finezza della carena **BWL/LWL = 0,28**  
Rapporto di zavorra **(ZΔ)100 = 42**  
Superficie velica per tonnellate **SA/Δ = mq/ton 7,73**  
Potenza motrice per tonnellata **HP/Δ — HP/ton 6,66**  
Numero di Bruce **√SA³/Δ = 9,48**  
Dislocamento relativo **Δ/(LWL)³ = Kg/m³ 6,44**  
Velocità limite teorica **2,54 √LWL = nodi 10,29**

