



In jeder Hinsicht eine Ausnahmeyacht

Solaris One 37

An diesem Herbsttag hätte es nicht unbedingt eines eleganten italienischen Yacht-designs bedurft, um auf der Kieler Förde aufzufallen. Zum einen sind viele Yachten bereits ins Winterlager verholt worden, während zugleich das nasskalte Wetter die im Hafen verbliebenen nicht gerade zum Auslaufen einlädt. Zum anderen liegt ein grauer Dunst über dem

spielglatten Wasser, so dass wir spätestens nach dem Segelsetzen zur Ausnahmeerscheinung werden. Zumal unsere Segel stehen, was nicht nur der Hightech-Garderobe gezollt ist, sondern sich auch in merklichem Vortrieb niederschlägt. Doch hier läuft keine Maschine mit – die Solaris One 37 segelt und dies verblüffend dynamisch. Dabei pendelt die Windgeschwin-

digkeit gerade einmal zwischen 3 und 7 Knoten (2 bis 3 Beaufort) auf und ab.

Aufmerksam halten wir nach den vereinzelt Flächen Ausschau, auf denen sich deutliche Kräuselungen zeigen. Sobald wir in deren Einflussbereich geraten, klettert neben der Windgeschwindigkeitsanzeige auch die geloggte Geschwindigkeit behänd nach oben. Und schon loggen wir 5,6



Foto: PALSTEK/Marcus Schlichting

Solaris präsentiert sich auf Bootsausstellungen gern als Edelmarke. Die Yachten lohnen jedoch nicht nur wegen ihrer exklusiven Erscheinung eines näheren Blickes. Auch Konstruktion und Bauweise setzen durchaus Maßstäbe. Im Test offenbart das Einsteigermodell zudem exzellente Segelleistungen. Ein Gesamtpaket, das seinesgleichen sucht, meint Sven M. Rutter.

Knoten auf einem hohen Kurs von circa 45 Grad zum Wind – und dies bei einer Windgeschwindigkeit von gerade einmal 6,9 Knoten (knappe 3 Beaufort). Dabei segeln wir allerdings noch nicht an der Kante – erst bei beachtlichen 35 Grad haben wir die maximale Höhe ausgereizt (Speed: 3,2 Knoten). Am Ende des Windfeldes kommt ein kleiner Schrick in die Schoten und wir fallen auf einen

Kurs von etwa 63 Grad zum Wind ab – jetzt loggen wir sogar 5,8 Knoten, während der Windmesser nur noch 4,4 Knoten (2 Beaufort) anzeigt. Auf Halbwindkurs schiebt die Yacht mit 4,4 Knoten in etwa mit der angezeigten Windgeschwindigkeit durchs Wasser (4,3 Knoten). Noch beeindruckender als die nackten Zahlen gestaltet sich der Umstand, dass sich das Ganze auch

wie richtiges Segeln anfühlt. Jede Änderung von Segelstellung und Trimm wird dynamisch quittiert. Ebenso aufmerksam reagiert die Yacht auf etwaige Steuerbefehle – die Ruderwirkung bleibt auch unter diesen ausgesprochenen Schwachwindbedingungen uneingeschränkt erhalten. Hätten wir an diesem Tag nicht ohnehin als einzige Yacht die Segel gesetzt, so wären wir höchstwahrscheinlich zumindest die einzige Crew, die unter diesen Verhältnissen auch Spaß an der Sache hat. Denn genau diesen vermag die Italienerin aus jedem noch so lauen Lüftchen zu generieren – und lässt sich dabei geradezu spielerisch mit zwei Fingern am Ruder von einem Windfeld zum nächsten dirigieren.

Lediglich im Raumgang (circa 140 Grad) kommen wir mit 2,9 Knoten bei nur mehr knappen 4 Knoten Wind (1 bis 2 Beaufort) nicht mehr so richtig vom Fleck. Zeit, ein entsprechendes Tuch vorzuheißeln. Unter dem großen Gennacker sind dann auch auf einem tiefen Kurs wieder bis zu 5,3 Knoten Fahrt drin – bei einer inzwischen auch wieder etwas kräftigeren Brise von 6,3 Knoten (2 bis 3 Beaufort). Die selbst bei derart schwachem Wind zu Tage tretende Agilität der Solaris lässt erahnen, welches seglerische Potenzial in diesem Yachtkonzept steckt. Dabei ist das schiere Leistungspotenzial bei Weitem nicht das einzige, was Letzteres zu etwas Besonderem macht.

Imponierende innere Werte

Schon Konstruktion und Bauausführung setzen eigene Maßstäbe. Dem Designer Javier Soto Archebal ist nicht nur eine sehr ansprechende Linienführung gelungen, die sowohl Racer-Ambitionen auf der einen als auch Attribute eines zeitgemäßen „Luxury Cruisers“ absolut schlüssig miteinander vereint. Auch die „inneren Werte“ vermögen zu überzeugen. So werden Rumpf und Deck als Sandwichkonstruktion mit einem geschlossenzelligen Schaumkern (Airex) im Vakuuminfusionsverfahren laminiert. Dies ermöglicht unter anderem aufgrund des ►

optimierten Harzanteils eine sehr leichte Konstruktion, die dennoch eine hohe Solidität in Aussicht stellt. Als Verstärkungsmittel kommen E-Glasfasern zum Einsatz.

An besonders belasteten Stellen werden zusätzliche Karbonverstärkungen einlaminiert oder es wird wie im Kielbereich ein Volllaminat realisiert. Einlaminierte Quer- und Längsträger steifen den Rumpf aus – sie werden ebenfalls im Vakuuminfusionsverfahren aus Komposit gefertigt. Um die verschiedenen Bilgenabteilungen miteinander zu verbinden, und zugleich das Eindringen von Feuchtigkeit in die Bodengruppe zu vermeiden, werden Rohre in die Stringer und Spanten einlaminiert. Hinzu kommen einla-

minierte Schotten, wobei das solide Hauptschott gleichsam aus Komposit gefertigt ist. Auf eine aussteifende Innenschale kann angesichts dieser Bauweise verzichtet werden. Die durchgehende Verwendung von Glasfaserlaminaten soll zugleich homogene Materialeigenschaften der einzelnen Bauteile und damit ein Maximum an Verwindungssteifigkeit und Dauerhaftigkeit der Konstruktion gewährleisten, so dass auch nach Jahren der Nutzung nichts knarrt oder klemmt.

Die Rumpf-Kiel-Verbindung erfolgt über einen sehr breiten Flansch, um die Kielkräfte mittels vergleichsweise weiträumig angeordneter Bolzen besser verteilen zu können. Die Kielsohle besteht aus einer Stahlkonstruktion,

an der der Kiel mittels eingegossener rostfreier Stahlbolzen befestigt wird. An der Stahlfinne des modernen T-Kiels hängt eine Ballastbombe. Der Ballastanteil (2,7 Tonnen, entspricht rund 38 Prozent) besteht aus Blei und Antimonialharz. Außen ist der Kiel mit Epoxidharz überzogen. Das frei schwebende Ruder wird wiederum aus Glasfaserlaminat mit Schaumkern gefertigt. Im Inneren steifen Stahlverstreben das Blatt aus, die an den Schaft angeschweißt werden.

Die Rumpfaußenhaut ziert ein feines Gelcoat. Doch nicht nur am makellosen Finish offenbart sich die jahrzehntelange Bootsbauerfahrung und das eindrucksvolle handwerkliche Können der zwischen Venedig und

Die Solaris vermag jedes laue Lüftchen in Vortrieb umzusetzen – und das Beste dabei: Es fühlt sich auch wie richtiges Segeln an.



Triest angesiedelten Werft, sondern ebenso an manchen konstruktiven Details. Eines davon repräsentiert die Rumpf-Deck-Verbindung, die durchgehend über einen breiten Flansch laminiert ist. Von außen geht der Rumpf nahtlos in eine umlaufende GFK-Fußreling über, deren perfekte Ausgestaltung wirklich imponiert. Ein weiteres Glanzlicht stellen die in die Fußreling einlaminieren Püttinge dar. Sie bestehen laut Werft aus 28 Lagen uni- und bidirektionaler Glasfaserplatten, die unter Vakuum laminiert werden. Auch hier setzt man auf homogene Materialeigenschaften und eine optimale Kräfteinleitung.

Kurzum: Neben der Optik widmet man bei SE.RI.GI. ebenso den auf einer Yacht auftretenden Kräften besonderes Augenmerk. So sind durchgehend alle neuralgischen Punkte mit Verstärkungen versehen – seien es Laminatverstärkungen an den Ansatzpunkten von Vor-, Achterstag sowie den Umlenkblöcken der Seilzüge der Steueranlage oder einlaminieren Holzverstärkungen unter den Decksbeschlägen. Selbst bei den Seeventilen kommt eine Eigenkonstruktion zum Einsatz, die durch besondere Dauerhaftigkeit überzeugen soll.

Aufgeräumt und effizient

Die Solaris stellt also keineswegs ein filigranes Schmuckstück dar, das man tunlichst nicht über Gebühr beanspruchen sollte. Davon zeugt auch das sehr effiziente Deckslayout, wobei sich das Deck der Solaris dank der verdeckt geführten Fallen und Strecker sowie der ebenfalls vom Mastfuß bis zu den Winschen unter Deck verlaufenden Großschot dennoch sehr aufgeräumt präsentiert. Die breiten Laufdecks erstrecken sich bis zum Heckspiegel. Im hinteren Teil dienen sie als bequeme Steuer-mannsducht, wobei der Rudergänger in der seitlichen Sitzposition besten Überblick genießt. Der schöne Teakbelag mit seinen hellen Fugen auf den Laufdecks, dem Kajütaufbau und dem Cockpitboden ist allerdings aufpreispflichtig (16.065 Euro/4.760 Euro/1.547 Euro – alle ►

BIRESIN® BOAT REPAIR

„ERSTE HILFE“ FÜR IHR BOOT



Biresin Boat Repair ist ein hochwertiges System, das sich optimal für kleinere Reparaturen an Faserverbund-Kunststoffbooten eignet. Im Fall eines kleinen Schadens, beispielsweise einem Riss oder einem kleinen Loch in der Außenhaut des Bootsrumpfes, können Sie so Ihrem Boot direkt, einfach, schnell und sicher „Erste Hilfe“ leisten und kleinere Blessuren sofort beseitigen. Durch die einfache Handhabung des Allround-Systems ist es daher möglich, diverse kleinere Reparaturen am Boot selbst vorzunehmen.

SIKA – MEHR ALS 20 JAHRE
PROFESSIONELLE ERFAHRUNG
IM YACHT- UND BOOTSBAU.

Das Produkt erhalten Sie über die Fachhändler unserer Handelspartner:

LINDEMANN®

Pfeiffer
Marine

Mehr Informationen:
www.sika.de

BUILDING TRUST





Fotos: PALSTEK/Marcus Schliching

Details: 1.: breite Laufdecks und durchgehende Fußbreiung; 2.: Leinenführung unter Deck; 3.: einlamierte Püttinge; 4.: geräumige Backskiste; 5.: heckwärtige Segellast; 6.: gut erreichbare Maschine; 7.: praktische Schapps ; 8.: schöne Holzarbeiten; 9.: Bronze-Seeventile; 10.: trimmtechnisch günstig gelagerte Batterien.

Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer). Der Doppelsteuerstand mit seinen an schrägen Säulen angebrachten Ruderrädern erscheint angesichts

des breiten offenen Hecks schlüssig und erwies sich im Test ebenso als äußerst ergonomisch – zumal auch die Seilzuganlage von Jefa in puncto Direktheit und Rückmeldung

uneingeschränkt überzeugen konnte. Der zwischen den Steuerständen angeordnete Quadrant ist ebenfalls gut zu erreichen – die Notpinne lässt sich direkt auf den Ruderschaft

aufsetzen. Die Ruderräder bestehen in der Standardausführung aus Inox – die Kohlefaserausführung auf der Testyacht kostet extra (4.165 Euro). Die Großschot verläuft vom Baumnock direkt auf den vor den Steuer Säulen am Cockpitboden montierten breiten Traveller, woraus sich ein optimaler Holeyunkt ergibt. Von dort wird sie in Gestalt eines „German Cupper Mainsheet Systems“ (Standard) entlang des Großbaums zum Mast und vom Mastfuß unter Deck auf beidseitig montierte Stüllwischen (Harken 46 ST Performa) geführt. Letztere lassen sich ebenso wie der Traveller auch vom Rudergänger bedienen, was dem Segeln mit kleiner Crew sehr entgegenkommt. In angemessenem Abstand vor den Großschotwinden wurden die Genuawischen montiert (Harken 46 ST Performa) – so behindern sich Groß- und Vorsegeltrimmer nicht und kann Letzterer die Schot mit Blick ins Segel holen. Lange Holeyunkt-



Die verdeckt geführten Leinen sorgen für ein sehr aufgeräumtes Deck.

schienen neben dem Kajütaufbau (Leinenverstellung gegen Aufpreis) erlauben auch beim Vorsegel einen effizienten Trimm, wobei die außen

am Rumpf ansetzenden Püttinge ohnehin nur eine leichte Überlappung zulassen. Fallen und Strecker werden über zwei Arbeitswischen ►

The more
you sail
the more
you C





Foto: PALSTEK/Marcus Schliching

Das Innere der Solaris präsentiert sich hell und freundlich – das Angebot an Lebens- und Stauraum fällt üppig aus. Die handwerkliche Ausführung ist makellos.

(Harken 40 ST Performa) beiderseits des Niedergangs mit vorgelagerten Stopperbänken (Spinlock) bedient. Ein ordentlicher Baumniederholer und ein hydraulischer Achterstagspanner komplettieren die Trimmeinrichtungen. Sämtliche Blöcke liegen in Leichtlaufausführung vor.

Je nach eigenem seglerischem Anspruch lässt sich das Ganze auch noch weiter aufrüsten. So ist unsere Testyacht mit einem Kohlefaser-rigg ausgestattet – etwas günstiger gestaltet sich das optionale Performance-Rigg aus Aluminium inklusive Dyneema-Achterstag und Furlex-TD-Rollanlage (Aufpreis 4.284 Euro). Die Rod-Verstärkung der Testyacht schlägt ebenfalls mit 4.284 Euro zu Buche, das Gennaker-Geschirr mit 1.428 Euro. Angesichts der einschlägigen Kompetenzen der Werft dürfte mit Blick auf leistungssteigernde Komponenten wohl ziemlich alles möglich sein, was technisch machbar ist. Wobei man auch in Sachen Komfort nichts missen muss: Im äußerst geräumigen Cockpit kommt sich auch

eine vollzählige Regattacrew nicht in die Quere. Auf den seitlichen Duchten sitzt man zudem sehr bequem – gleiches gilt für den Platz auf der hohen Kante. Die hohen Süllkanten bieten eine komfortable Rückenlehne und guten Schutz. Die achteren Süllkanten dienen als Kompass- beziehungsweise Instrumententräger (weiterer Instrumententräger über dem Niedergang). An Steuerbord ist eine riesige und sehr gut unterteilte Backskiste eingelassen. Hinzu kommt eine weitere Last im heckwärtigen Podest, in der sich beispielsweise problemlos die Leichtwindgarderobe stauen lässt. Der Heckspiegel kann zu einer großzügigen Badeplattform abgeklappt werden. Ein hübsches Detail bilden die neben der Maschinensteuerung platzierten Schalter für Cockpitbeleuchtung und Ankerwisch. Der klobige Bügel am Cockpitboden der Testyacht wurde indes vom Eigner nachgerüstet. Die versenkbaren Mittschiffsklampen der Testyacht repräsentieren wiederum ein Extra (Aufpreis: 1.547 Euro).

Edelstahl-Handläufe am Kajütdach sichern den Weg aufs Vorschiff ab. Dort findet sich ein geräumiger Ankerkasten hinter der versenkt montierten Trommel der Vorsegelrollanlage. Gefallen hat uns zudem die ausgeklügelte Arretierung des wegnehmbaren Karbon-Gennackerbaums der Testyacht. Durchgehende Flushluks unterstreichen das ebene Decksdesign.

Reichlich Platz mit gehobener Ausstattung

Die nüchterne Eleganz, die die Solaris äußerlich ausstrahlt, setzt sich schließlich auch im Inneren fort. Weiße Deckenflächen und Schapps reihen sich mit den Holzoberflächen der Schotten und Einbaumöbel zu einer geschmackvollen Gesamterscheinung aneinander. Auf den ersten Blick mag das Interieur-Design vielleicht etwas kantig erscheinen – tatsächlich wurden jedoch sämtliche potenziellen Stoßkanten sauberlich abgerundet. Und nicht nur in diesem

Umstand offenbart sich ebenso eine funktionale Innenraumgestaltung, für die die Werft eigenverantwortlich zeichnet.

Der Salon vermittelt ein äußerst liches Ambiente. Die gestreckten Aufbaufenster (das über der Pantry ist zu öffnen) und zwei Rumpffenster auf jeder Seite sowie zwei hintereinander angeordnete Decksluks (gegenläufig zu öffnen) lassen reichlich Tageslicht ins Innere. Die Stehhöhe beträgt ordentliche 1,90 Meter, die dank der praktisch waagrecht bis zu den seitlichen Fensterfronten verlaufenden Deckenpaneele auch nahezu durchgehend gegeben ist. Auch der Durchgang zum Vorschiff fällt angenehm breit aus – selbst der Gepäcktransport durch den Salon sollte somit kein Problem darstellen. Möglich macht dies auch der sehr schöne Salontisch mit seiner überklappbaren Tischplatte. Lediglich ein paar zusätzliche Handläufe mag vielleicht manch einer missen – sie ließen sich auf Kundenwunsch werftseitig aber sicher ebenfalls realisieren. In der Messe finden locker bis zu sechs Personen einen sehr komfortablen Sitzplatz. Die famosen Polster gibt es gegen Aufpreis auch mit

Lederbezug. Das U-Sofa an Backbord gibt problemlos auch eine Seekoje her – mit einer Länge von 2,02 Metern bei einer Breite von 0,58 Metern. Optional ist mittels eines absenkbaren Salontischs sogar ein Umbau zur Doppelkoje machbar. Das gegenüberliegende Längssofa kommt auf eine Länge von 1,62 Metern. Unter den Sofas sind trimmtechnisch günstig Batterien und Tanks untergebracht – der verbleibende Platz steht als Stauraum zur Verfügung. Hinzu kommen sehr schöne, verschließbare Staufächer hinter den Rückenlehnen (an Steuerbord finden sich hier auch die gut zugänglichen Hauptsicherungen) sowie jeweils breite Ablagen, die sich bis zu den Außenwänden erstrecken. Und dann sind da natürlich noch die geräumigen weißen Schapps und Regale im oberen Bereich an jeder Salonseite – die übrigens innen komplett mit Holz ausgekleidet sind –, so dass an törntauglichem Stauraum kein Mangel herrschen sollte.

Dem Längssofa an Steuerbord gliedert sich die Navigation mit großem Kartentisch und bequemem Sitz in Fahrtrichtung an. Zudem haben uns auch hier die praktischen ►



Foto: PALSTIK/Marcus Schlichting

Ein echtes Glanzlicht stellt die Eigenerkammer im Vorschiff dar. Eine derart fürstliche Koje haben wir auf 37 Fuß selten gesehen – auch das Raumgefühl beeindruckt.



Batterien

- wartungsfrei
- geringe Selbstentladung
- lange Lebensdauer
- einsatzbereit geladen



AGM Batterien



Blei-Calcium Batterien



GEL Batterien

Alles aus einer Hand

- Bordüberwachung
- Ladetechnik
- Inverter
- Schalter
- Kabel & Zubehör



+49(0)421- 53 507-0
+49(0)421- 55 60 51

info@bukh-bremen.de
www.bukh-bremen.de





Foto: PALSTEK/Marcus Schlichting

Ebenso setzt die Stauraumgestaltung Maßstäbe.

Schapps und Staufächer gefallen. Einen sowohl stilistisch als auch ergonomisch faszinierenden Kniff stellt die auf Höhe des Kartentischs angewinkelte Schappzeile dar, die an dieser Stelle somit einen perfekten Platz für etwaige Einbauinstrumente zur Verfügung stellt. Ein Pendant findet sich über der gegenüberliegenden Pantry und macht das dortige Schapp somit besser erreichbar.

Letzteres wartet im Inneren mit frei platzierbaren Edelstahlstiften auf, um die sichere Lagerung des Geschirrs zu erleichtern. Die stilvoll gestaltete L-Pantry lässt ohnehin nichts zu wünschen übrig. Die Ausstattung umfasst unter anderem eine nahe der Schiffsmittle angeordnete Doppelspüle, ein großes Toplader-Kühlfach und einen Drei-Flammen-Gasherd mit Backofen. Die schön gestalteten Schubladen und Schränke bieten hinreichend Stauraum für Pütt und Pann. Und dann wären da noch die ebenso dezenten wie massiven Schlingerleisten zu erwähnen, die sich gleichfalls in der Navi und im Salon finden.

Als ihr privates Reich dürften die meisten Eigner wohl ohne Zögern

die Vorschiffskajüte auswählen – angesichts der Yachtgröße geradezu ein Fürstenzimmer. Die frei stehende Doppelkoje kann mit einer Länge

von 1,95 Metern bei einer maximalen Breite von 1,52 Metern aufwarten, wobei selbst im Bereich der Vorpiek noch 1,14 Meter zur Verfügung stehen. Solch ein Bett haben wir auf einem 37-Füßer selten gesehen. Liegt man mit dem Kopf zum Bug, kann man aus den Rumpffestern schauen – auf dem Rücken liegend blickt man durch das große Skylight, das auch ein Fluchtluk hergibt, in den Himmel. Zugleich verbleibt vor der Koje noch eine großräumige Standfläche mit einer Stehhöhe von 1,86 Metern, die beidseitig von voluminösen Kleiderschränken gesäumt wird. Selbstverständlich sind auch diese innen mit Holz ausgekleidet. Vor den Schränken wurden jeweils vorgelagerte Schuhfächer angeordnet, auf die man sich auch niederlassen kann. Hinzu kommen wie im Salon umlaufende Schapps mit integrierten Bücherregalen über der Koje. Um an den Stauraum unter dem Bett zu gelangen, kann die Auflage im hinteren Teil komplett hochgeklappt werden – eine sehr komfortable Lösung. Darunter finden sich praktische hölzerne Staufächer. Unter einer Klappe im vorderen Kojenbereich steht weiterer Stauraum unmittelbar



Foto: PALSTEK/Marcus Schlichting

Auch in der Achterkammer muss man sich nicht eingezwängt fühlen – Kojengröße, Standfläche und Stauräume sind hier gleichfalls ordentlich bemessen.

hinter dem Kollisionsschott zur Verfügung. Darüber hinaus wurde in die Stirnseite der Koje eine lange Schublade eingebaut.

Die zweite Kammer im Achterschiff an Backbord kann sich ebenfalls sehen lassen. Mit einer Länge von 1,97 Metern bei einer Breite zwischen 1,41 und 1,08 Metern bietet auch die dortige Koje hinreichend Platz für zwei Personen. Hinzu kommen auch hier eine ordentliche Standfläche (Stehhöhe: 1,88 Meter) vor der Koje, ein geräumiger Kleiderschrank mit vorgelagertem Schuhfach sowie weiterer Stauraum unter dem Bett (wo sich auch die Motorbatterie befindet). Einen besonderen Clou stellen die Staufächer hinter dem Maschinenraum dar, die über Türen neben der Koje zugänglich sind. Auch der Motor selbst ist dank entsprechender Serviceluken gut zu erreichen. Ein Aufbau und ein Cockpitfenster sowie ein Skylight (alle zu öffnen) lassen ausreichend



Foto: PALSTEK/Marcus Schliching

Die Nasszelle glänzt neben der stilvollen Gestaltung mit vorbildlichen Lüftungsmöglichkeiten.

Licht und bei Bedarf auch Frischluft ins Innere.

Mit analogen und damit geradezu vorbildlichen Lüftungsmöglichkeiten

kann die gegenüberliegende Nasszelle aufwarten (zwei zu öffnende Aufbaufenster und ein Skylight). Bei der Ausstattung wurde neben ▶

PACTOR-4 **SICHERE KOMMUNIKATION** **VON JEDEM PUNKT DER ERDE**



Unser neu entwickeltes digitales Übertragungsverfahren **PACTOR-4** ermöglicht mit seiner noch höheren Durchsatzrate bei gleichzeitig herausragender Adaptivität, Robustheit und Zuverlässigkeit auch sicherheitsrelevante Anwendungen über Kurzwelle.

P4dragon steht für ausgeklügelte nachrichtentechnische Algorithmen und hohe Rechenleistung in HF-Modems der 4. Generation.

Selbstverständlich ist **PACTOR-4** kompatibel zu den etablierten PACTOR-Leveln 1 bis 3.

Informationen zum neuen **P4dragon DR-7800** finden Sie unter www.p4dragon.com



SCS
the pactor creators

SCS Spezielle Communications
Systeme GmbH & Co. KG
Röntgenstraße 36
D-63454 Hanau



Weltweit



drahtlos



kommunizieren



Foto: PALSTEK/Marcus Schlichting

Die Solaris One 37 repräsentiert nicht nur ein ausgesprochen elegantes, sondern auch sehr leistungsfähiges Yachtkonzept – hinzu kommt eine äußerst solide Bauweise, die eine hohe Wertbeständigkeit verheißt.

praktischen Aspekten ebenso auf ein ansprechendes Design Wert gelegt, wovon unter anderem Einbauschränke aus Holz und der elegante Waschtisch zeugen. Der Duschbereich lässt sich mittels einer Milchglas-Faltritt separieren. Im hinteren Bereich wurde ein Ölzeug-Fach eingelassen. Ein sinnvolles Detail stellt die beleuchtete Fäkalientankanzeige dar. Weniger praktisch sind leider die Seeventile angeordnet – sie befinden sich in einem Fach, das nicht nur für schmale Hände, sondern auch für eine blinde Bedienung ausgelegt wurde. Hier besteht tatsächlich noch Verbesserungspotenzial. Ansonsten haben wir auch unter Deck keine wirklichen Schwachpunkte entdecken können – eher im Gegenteil.

Eine echte Ausnahmeyacht

Es ist äußerst schwierig, der Solaris anhand üblicher Schubladenkategorien einen angemessenen Platz zuzuordnen. Eine Yacht muss eben nicht unbedingt aus einem ausge-

fallenen Werkstoff bestehen, einer neuartigen Formensprache folgen, eine einzigartige Unter-Deck-Ausstattung mitbringen oder durch sonstige Rekordwerte hervorstechen, um sich direkten Vergleichen mit potenziellen Wettbewerbern weitgehend zu entziehen – mitunter ist es einfach das Gesamtpaket, das ein Modell zu einer Ausnahmeyacht macht. So darf auch die Solaris One 37 als weißer GFK-Einrümpfer in zeitgemäßem Design diesen Titel durchaus für sich beanspruchen – denn was uns in Gestalt des von uns getesteten Exemplars hier vorgelegt wurde, dürfte in seiner Gesamtheit nichtsdestotrotz seinesgleichen suchen. Der kleine Zusatz „One“ in der Typenbezeichnung kann somit durchaus als Ausdruck einer gewissen Alleinstellung verstanden werden. Dies gilt jedoch leider auch für den Preis: Mit einem Basissatz von 240.975 Euro ab Werft (ohne Segel) für einen 37-Füßer ist die Solaris zugegeben im oberen Marktsegment angesiedelt – zumindest, was den

Bereich der Serienproduktion angeht. Denn im Vergleich zu vielen hochwertigen Custom-Konstruktionen und auch manchen sogenannten „Semi-Custom“-Yachten erscheint die Solaris auch preislich wiederum durchaus attraktiv. Es kommt eben immer ganz darauf an, was auf jenen 11,40 Metern geboten wird – und diesbezüglich braucht sich die Solaris wahrlich nicht zu verstecken. Das Gesamtpaket bildete schließlich auch die Entscheidungsgrundlage, diese Yacht für einen eingehenden Test auszuwählen. Denn wer bereit und in der Lage ist, das nötige „Kleingeld“ aufzubringen, erhält dafür nicht nur eine exklusive Erscheinung und ein ausgesprochenes Qualitätsprodukt, sondern ebenso ein angemessenes Maß an Luxus sowie nicht zuletzt einen schwimmenden Untersatz mit famosen Segelleistungen – eine Kombination, die zwar häufiger versprochen, aber in dieser vollendeten Kombination dennoch nur selten tatsächlich anzutreffen sein dürfte. 

Solaris One 37

Technische Daten

Konstrukteur.....Javier Soto Acebal/Solaris Design
 CE-EntwurfskategorieA
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 Bauweise GFK-Sandwich
 Länge über Alles 11,40 m
 Länge Wasserlinie 10,45 m
 Breite.....3,85 m
 Tiefgang *2,40 m
 Verdrängung ** ca. 7.100 kg
 Ballastanteil ** ca. 38 %

Segelfläche am Wind ***78 m²
 Großsegel Standard *** 44 m²
 Vorsegel Standard ***34 m²

MaschineVolvo Penta D1-30 Saildrive 20,9 kW
 Tankkapazität Treibstoff.....ca. 200 l
 Tankkapazität Wasser.....ca. 320 l

Anzahl der Kabinen exkl. Salon.....2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon ****5-6
 Stehhöhe im Mittel.....1,88 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....7,9 kn
 Länge/Breitenverhältnis..... 2,96/1
 Segelflächen-/Verdrängungsverhältnis *****4,60
 Spez. Segelfläche ***** 10,99 m²/t

* Standardkiel (optionaler Kurzkiel: 2,10 m), ** bezogen auf Standardkiel/-spezifikation, *** Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation (nicht in der Grundausstattung enthalten) **** 6 bei optionaler Doppelkoje im Salon (absenkbarer Salontisch), ***** bezogen auf Standardbesegelung gemäß Standardspezifikation

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....35° 3,2 kn
 Optimale Höhe.....45° 5,6 kn
 Aufgeschrickt63° 5,8 kn
 Halber Wind.....90°4,4 kn
 Raumgang (Gennacker) 130° 5,3 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 3-7 kn im Mittel, Groß-/Vorsegel ungerefft, Wellenhöhe: 0 m.



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 240.975 Euro inkl. 19 % USt.
 Darin enthalten unter anderem: Standard-Aluminiumrigg, Schoten, Fallen und Strecker, vier Schot- und zwei Arbeitswischen, German Cupper Mainsheet System, Baumniederholer, Achterstagspanner, Doppelsteuerstand, 4 Belegklampen, elektrische Ankerwinde, Bordstromsystem inkl. 55-Ah-Motorbatterie und 180-Ah-Servicebatterie, LED-Navigationsbeleuchtung, Standardmaschine mit Saildrive und Festpropeller, Zwei-Kabinen-Innenausbau, Pantry mit Drei-Flammen-Gasherd und 100-Liter-Kühlfach, Druck- und Warmwassersystem, Waschraum mit See-WC, Waschtisch, Dusche und Fäkalientank.

Werft-/Händlerkontakt

Cantiere Se.Ri.Gi. srl, Via Curiel 49, I-33051 Aquileia UD (Italien), Telefon: 0039-0431-91304/919301, www.solarisyachts.com
Diamond Yachts GmbH, Yachtzentrum Baltic Bay, Börn 17, 24235 Laboe, Telefon: 04343-42270, www.diamond-yachts.de



Grafiken: Michael Herrmann