



La Bella Italiana

Mit der Solaris One 37, ihrem jüngsten Modell, hat die italienische Qualitätswerft Serigi eine wunderschön designte Yacht aufs Wasser gebracht, die zudem noch sehr gut segelt

Getestet von
Silke Springer

Hast Du den Kompass im Blick? „Ja, 240 Grad!“ „Dann lasst uns wenden!“ Sekunden später, die *Diamond* hat ihre Am-Wind-Geschwindigkeit von 7,1 Knoten wieder erreicht, die nächste Frage: „Was zeigt der Kompass jetzt?“ „300 Grad, maximal 305. Genau wie eben und wie in der Wende zuvor.“ Wir sind erstaunt, die Solaris One 37 hat einen Wendewinkel unter 70 Grad! Die Verblüffung unter uns Testern ist perfekt und mündet in anerkennendes Kopfnicken. Die Testbedingungen sind - zugegebenermaßen - ideal. Es weht mit drei Windstärken aus West, das Wasser ist flach. Bei dieser Windrichtung baut sich in der Kieler Förde kein nennenswerter Seegang auf. Dass die Solaris One 37 ausgezeichnete Höhe läuft, war uns schon aufgefallen, bevor wir den Wendewinkel-Test in der Bucht von Schilksee vornahmen. Jedes Mal, wenn wir ein Ziel angepeilt hatten, sei es eine Tonne oder eine Landmarke, hatten wir zu spät gewendet und ein gutes Stück übersteuert. Dabei spielte es keine Rolle, wer gerade am Ruder stand. Alle hatten sich verkalkuliert, weil jeder die für moderne Cruiser Racer obligatorischen 35 bis 40 Grad vorhielt. Ihre erstaunlich

guten Kreuz-Eigenschaften verdankt die *Diamond* unter anderem ihren außergewöhnlich flach geschnittenen Membransegeln, einem effektiven Masttrimm und einem sehr solide gebauten Rumpf, der die hohe Spannung, die über den hydraulischen Navtec-Achterspag-Spanner auf Rod-Wanten und Carbon-Mast übertragen wird, ohne Verwindung oder Deformierung aushält. Um mich davon zu überzeugen, dass das Testschiff die hohe Belastung wirklich ohne Knarren und Ächzen wegsteckt, steige ich unter Deck und höre nichts, außer einem hohen Sirren, verursacht durch die feinen Vibrationen des auf Hochspannung getrimmten Hall-Spars-Mastes. Für die Solaris-Werft ist Steifigkeit und Stabilität wichtigstes Bau-Kriterium. Deshalb fertigt sie ein starkes Komposit-Hauptschott, das an Rumpf und Deck anlaminiert wird, und setzt, statt eine Innenschale einzukleben, eine stabile Bodengruppe aus einzeln anlamierten Wrangen und Stringern ein. Zur Verwendung kommen nur Glasfasern, kein anderes Material, auch kein Stahl. Alle wichtigen Bauelemente des Rumpfes sollen dieselben mechanischen Eigenschaften aufweisen. Selbst die ganz außen positionierten Püttinge werden in Composit-Bauweise gefertigt.

TESTDATEN

Testrevier:	Kieler Förde
Maximale Fahrt durchs Wasser:	8,9 Knoten
Wasser:	flach
Konzept:	Cruiser Racer
Preis:	ab 256.000 Euro

Materialstärken und Verbindungen sind dabei eher überdimensioniert, als ausgereizt. Der Kielflansch fällt besonders breit aus, damit sich die auftretenden Lasten gut verteilen können, auch die Rumpf-Deck-Verbindung fußt auf einer breiten Überlappung innerhalb des Süllrandes. Weder an Material noch an Zeit wird gespart. Beides kostet natürlich Geld, doch für Erstklassigkeit sowohl in Design als auch Verarbeitung, sind Solaris-Eigner bereit, tief in die Tasche zu greifen.

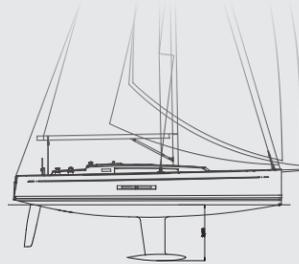
Das jüngste Modell ist das kleinste

Taucht man in die Werft-Geschichte ein, wird klar, dass die italienischen Bootsbauer von Anfang an auf Luxus gesetzt haben. Anders als vergleichbare Betriebe, haben sie die Modelle innerhalb ihrer Produktpalette allerdings verkleinert und nicht vergrößert. Wurden vor 40 Jahren in Aquileia überwiegend



Solaris One 37:
Eleganz trifft
auf Moderne

TECHNISCHE DATEN



Design: Javier Soto Acebal
Interieur und Struktur: Solaris Design Team

Lüa: 11,40 m
Rumpflänge: 11,10 m
LWL: 10,45 m
Breite: 3,85 m
Tiefgang: 2,40 m
Verdrängung: 7,4 t
Ballast: 2,7 t
Wassertank: 200 l
Treibstofftank: 320 l
Kojen: 5
Motor: Volvo Penta 30, wahlweise 40 PS mit Saildrive

Groß: 49 m²
Genua: circa 30 m²
CE-Zertifikat: A

Preis: Zwei-Kabinen-Version in Grundausstattung ab ca. 256.000 Euro.

Adresse

Deutschland-Händler: Diamond Yachts GmbH, Yachtzentrum Baltic Bay, Börsen 17, 24235 Laboe, Tel: 04343-42270, www.diamond-yachts.de

Werft: Cantiere Serigi, www.solarisyachts.com

Stehhöhen

Vorschiff (Eigenerkabine): 1,85 bis 1,92 m
Salon Hauptschott: 1,87 m
Salon Mitte: 1,90 m
Pantry: 1,85 bis 1,90 m
Nasszelle: 1,85 m
Achterkabine: 1,85 m
Kojenmaße Vorschiff: Länge: 1,97 m
Breite Kopfende: 1,53 m
Breite Fußende: 1,30 m
Achterkabine: Länge: 1,97 m
Breite Kopfende: 1,23 m
Breite Fußende: 1,05 m
Salonkoje bbd: Länge: 2,00 m
Breite: 0,60 m

DECKSLAYOUT

Kleine Ausgabe einer Superyacht



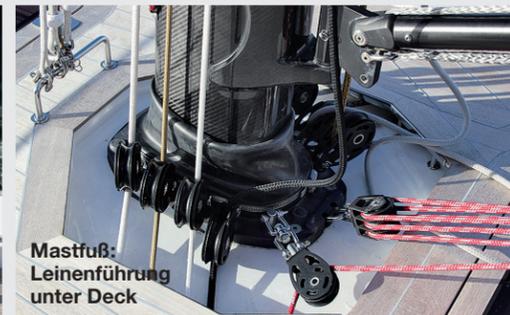
Lüftung für die Nasszelle oder Staufach der Fallen



Die Instrumente sind über dem Niedergang angebracht



Ungewöhnlich: GFK-Püttinge und beschlagsfreie Laufflächen



Mastfuß: Leinenführung unter Deck



Bequemer Sitz: Der Steuermann sitzt seitlich und hat einen guten Überblick

Guter Halt: Der Süllrand ist durchgängig und schützt vor einem Ausrutschen

German Main Sheeting System: moderne Segelausrüstung, die gut vom Steuermann bedienbar ist

UNTER DECK

Edles, italienisches Design



1. Der Salon kommt schnörkellos, aber hochwertig gestaltet im italienischen Design daher. Die Möbel sind aus hellem und edlen Teak-Holz gefertigt, die Polster haben einen klassischen Bezug in der Farbe beige. Mit den weißen Oberschränken wirkt der Salon sehr modern, und die zahlreichen Fenster lassen viel Tageslicht hereinströmen.

2. Die Nasszelle liegt achtern an Steuerbord, ist modern gestaltet und enthält eine abtrennbare Duschkabine.

3. Im Vorschiff lässt es sich dank der breiten Koje bequem schlafen. Neben den beiden Kleiderschränken gibt es unter dem Doppelbett genügend Stauraum, dieser ist durch eine Schublade leicht zugänglich.

4. Die Pantry ist L-förmig angelegt und bietet neben einem Kombiherd, einer Doppelspüle und einem Kühlfach auch ausreichend Stauraum für Geschirre, Besteck und sonstige Kochutensilien. Die Arbeitsfläche ist mit soliden Schlingerleisten ummantelt.

DIE TESTDATEN

Wichtige
ErgebnisseSegeltragezahl: **4,6**

Yachten mit einer hohen Segeltragezahl können auf Grund ihres hohen Krängungswiderstandes mit höheren Geschwindigkeiten länger ohne Reff segeln als weniger steife Boote. Die Segeltragezahl einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4.2. Steife Cruiser Racer erreichen den Wert 5 und mehr.

$$\sqrt[3]{\text{Segelfl. } 79 \text{ m}^2 : \sqrt[3]{\text{Verdr. } 7,4 \text{ t}}} = 4,6$$
Ballastanteil: **36%**

Mit einem Ballastanteil von 36 % bietet die Solaris One 37 hohe Stabilität. Einen Ballastanteil von 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

Längen-
Breitenverhältnis: **2,9 : 1**

Mit einem Längen-Breitenverhältnis von 2,9 : 1 liegt die Solaris One 37 im mittleren Bereich. Reiner Racer können das Verhältnis 2,2 erreichen. Zusammen mit dem Ballastanteil hat dieser Wert starken Einfluss auf Stabilität, das Segeltragevermögen und die Segeleigenschaften am Wind oder raumschots.

Rumpfgeschwindigkeit: **7,9 kn**

Maximal erreichte Fahrt durchs Wasser beim Test: 8,9 kn

Maximal erreichte Fahrt
durchs Wasser beim Test:
8,9 knWindgeschwindigkeit: **10 kn**Lage: **circa 10°**Elegante Linienführung:
Ein echter Hingucker

Mega-Yachten gefertigt, gibt es inzwischen neun verschiedene Schiffstypen zwischen 22 und elf Metern Länge. Jüngstes und gleichzeitig kleinstes Modell ist die Solaris One 37. Sie profitiert von ihren großen Schwestern, denn viele Verarbeitungs- und Design-Komponenten wurden übernommen. Augenfälligste sind der flache Aufbau, der sie wie die kleine Ausgabe einer Superyacht aussehen lässt, die GFK-Püttinge, die breite Fußrilling (die dank millimetergenauer Linienführung nicht klobig, sondern harmonisch erscheint), das wunderbare klare Decks-Layout - samt Flushluken - und die beschlagsfreien Laufflächen. Für Design-Liebhaber ist die Solaris One 37 ein wahrer Au-

genschmeichler! Dass sie auch Segelvergnügen bereitet, stellt sie während des Praxis-Tests eindrucksvoll unter Beweis. Wir fallen ab in Richtung Kiel Leuchtturm, ziehen den Gennaker und beschleunigen augenblicklich auf 8,5 Knoten. Mit der ersten Böe springt die Logge auf 8,9. Da wir nur zu dritt an Bord sind, können wir gut überprüfen, ob die Solaris One 37, wie versprochen, von einer kleinen Crew handelbar ist. Während die beiden anderen sich aus dem Cockpit heraus um Gennaker und Großtrimm kümmern, stehe ich am luvwärtigen Ruder und habe wenig zu tun, außer zu genießen. Wären wir nur zu zweit, würde ich jetzt Groß-

und Travellerschot bedienen, vom Steuerstand aus ist beides ohne Weiteres machbar.

Gute Laune ist unser
Begleiter

Von mir aus könnten wir stundenlang so weitersegeln, den Leuchtturm rechts liegen lassen und bis nach Schweden durchsegeln. Der Bilderbuchtag mit seinem knallblauem Himmel und leichten Plusgraden unterstützt die gute Laune, die sich an Bord breitmacht. Etwas wehmütig kehren wir letztlich doch nach Laboe zurück, um im schnell schwindenden Tageslicht letzte, noch ausstehende Innenraum-Fotos zu schießen. Wie die Decksgestaltung, fällt auch das Interieur-Layout

eindeutig in die Kategorie italienisches Design. Die Möbel sind schnörkellos gestaltet und aus hellem Holz, in diesem Fall Teak, die Polster mit beige Stoff bezogen. Oberschränke und Decken strahlen weiß, und durch unzählige Luken und Fenster fällt viel Licht in den Salon. Es macht Freude, in der angenehmen Raumatmosphäre zu verweilen, und es lohnt sich, genauer hinzuschauen, denn die Einrichtung ist nicht nur schön gestaltet, sondern sehr aufwendig und mit edlen Materialien gefertigt. Türen und Fenster sind umrahmt, Schränke mit Lüftungsschlitzen versehen und auf der Rückseite mit Holz ausgekleidet, Salon- und Navigationstisch mit soliden Schlingerleisten ummantelt,

dasselbe gilt für die Arbeitsfläche der Pantry. Mittig, unter der Decke, die mit etlichen Strahlern durchsetzt ist, glänzt ein Handlauf aus poliertem Edelstahl. Klassisch ist die Raumaufteilung: Steigt man die geschwungenen Stufen des Niedergangs herunter, liegt an Steuerbord achtern die Nasszelle mit abtrennbarer Duschkabine. Backbord befindet sich die Achterkabine mit Doppelkoje, Kleiderschrank, separatem Schuschapp, Schwalbennest und drei Luken, die alle zu öffnen sind. Auf dem Weg in den Salon passiert man die Pantry-Zeile, die L-förmig angelegt ist und neben Kombiherd, Doppelpüle und Kühlfach ausreichend Stauraum für Geschirr, Besteck

KOMMENTAR
segeln-Testerin Silke Springer

Für Design-Liebhaber

Auf der Solaris One 37 „segelt das Auge mit“. Neben den guten Segeleigenschaften überzeugt sie durch Formschönheit. Den Gestaltungs-Künstlern um Javier Soto Acebal ist es gelungen, Formschönheit mit Schnelligkeit zu kombinieren. Egal, ob man die Italienerin aus der Ferne betrachtet oder von Bord aus: ihr Anblick ist ein Augenschmaus. Schaut man vom Steuerstand aus nach vorn, wandert der Blick über ein vollkommen schieres Deck mit Flushluken und ein nicht minder aufgeräumtes Cockpit. Dass diese ansprechende und aufwendig gearbeitete Yacht ihren Preis hat, liegt auf der Hand. Dafür kann der Eigner sich mit einem wahren Designer-Stück schmücken.

und sonstige Küchenutensilien vorhält. Im Wohnbereich sitzt sich die Crew auf U- und Längssofas gegenüber. Werden Gäste erwartet, kann der Tisch ausgeklappt werden, dann bietet er Platz für eine sechsköpfige Tafelrunde. Zwischen Salon und Nasszelle hat der Navigator seinen eigenen Bereich. Er sitzt in Fahrtrichtung und an seinem eigenen Kartentisch.

Im Vorschiff ist die Eignerkabine eingerichtet. Zusätzlich zu den beiden Kleiderschränken gibt es unter dem freistehenden Doppelbett jede Menge Stauraum, der dank Schublade bequem zugänglich ist. Komfort und Luxus bedeuten nicht nur hochwertige Materialien und Verarbeitungstechniken, sondern auch gute Funktionalität. Ein Blick in den großzügig dimensionierten Motorraum macht das deutlich. Die Niedergangstreppe wird von Gasdruckfedern offen gehalten und der Volvo Penta D2-40 F von einer vernünftig dimensionierten Lampe ausgeleuchtet, damit die Wartungsarbeiten leicht von der Hand gehen können. Quasi schon im Verabschieden entdeckte ich doch noch einen kleinen Makel an diesem schönen Schiff. Als ich einen

Blick unter die Bodenbretter werfen möchte, will mir das nur schwer gelingen. Um dem designverwöhnten Auge zu gefallen, sind die Bodenbretter vollkommen plan gearbeitet. Sie haben weder Grifflöcher noch Beschläge. Zum Hochheben bedient man sich eines Saughebels, der aber zu schwach dimensioniert ist. Er rutscht von den Holzpaneelen ab. Ein stärker haftender Hebel wäre sinnvoll, noch besser versenkte Griffe in den Bodenbrettern. Dieses Manko noch beseitigt, und die Solaris One 37 ist eine rundum megastarke kleine Superyacht.

DAS FAZIT

PRO

- schönes Design
- ausgewogene Segeleigenschaften
- hervorragende Kreuzeeigenschaften
- solide Verarbeitung

CONTRA

- Bodenbretter umständlich anzuheben

Mit der Solaris One 37 werden Träume für designaffine Segler wahr

