



# Segler-Zeitung

www.segler-zeitung.de



**Klarer Blick auf  
die Bordsysteme**  
Seite 12

**Grundierung  
ist die Basis**  
Seite 34

**Hightech-Bekleidung  
für mehr Spaß**  
Seite 40

Foto: Jean Marie Lior/Dpp/Verake Globe



# Italienisches Design trifft auf Hochleistungsbau Südländische Schönheit zu Gast im Norden: Solaris 42

Wenn eine Werft mit baulichen Informationen in ihrer Broschüre startet, ist das ungewöhnlich und führt gleichzeitig zum Kern des Geschäfts: eine überdurchschnittlich hohe Bauqualität. Bereits in den siebziger Jahren wurde die Solaris-Werft in Aquileia, im venezianischen Golf gelegen, gegründet. Bereits frühzeitig spezialisierte man sich auf das Refit von großen Yachten. Mit dem Neubau einer Solaris 36 setzte man 1977 eine Marke mit einer für damalige Verhältnisse großen Yacht. Danach folgte eine 47er, und so sammelte man Erfahrungen im Semi-Custom-Building. Mit der Solaris 42 konnten wir das neueste Modell in der 12-Meter-Klasse bei der deutschen Vertretung Diamond Yachts in der Kieler Bucht testen.

*Text und Fotos: Tom Stender*



Lieblingskurs: Auf raumen Kursen fühlt sich die Solaris 42 besonders wohl.

Wenn man in der Werftgeschichte von zunächst großen Yachten langsam kleiner baut, werden die Erfahrungen von den Großen zwangsweise mitgenommen. Vielleicht ist das auch der Schlüssel für den Erfolg der italienischen Edelmarke Solaris.

Im feinen Hause am venezianischen Golf verfolgt man beim Bau von Solaris-Yachten die Ein-Werkstoff-Philosophie, wie uns der deutsche Vertreter und Geschäftsführer Dines Pontoppidan erläutert. Deswegen finden sich bei einer Solaris keine einlamierten Stahlkonstrukte im Kielfundament oder Edelstahl-Püttinge. Stattdessen baut man bei Solaris statt Innenschalen zum Beispiel eine stark dimensionierte Bodensektion aus 28 (!) Lagen von uni- und bidirektionalen Glasfasermatten, die unter Vakuum laminiert werden. Selbst für die Laminierung der Kreuze in der Bodensektion nimmt man speziell zugeschnittene Matten, damit genau an diesen sensiblen Stellen die



höchstmögliche Festigkeit entsteht. Wie detailverliebt die Italiener an ihre Werke gehen, kann man auch eindrucksvoll an den laminierten Wanten-Aufnahmen erkennen. Hier laminieren die Spezialisten aufwendige Doppelungen an den Haupttrumpf und führen selbige bis über das Deck, ähnlich wie es in der Maxi-Class gemacht wird. Sodann werden die Wanten mit überdimensionierten Bolzen an den laminierten Aufnahmen nicht nur optimal geführt, sondern leiten die Riggkräfte auch großflächig in die Rumpfkonstruktion. Damit selbige auch die notwendige Steifheit bekommt, wie man es bei Solaris wünscht, wird zum Beispiel das Hauptschott aus 40 Millimeter starkem Komposit-Material großflächig mit dem Rumpf und Deck (!) zusammen laminiert. Erst dann entsteht die sprichwörtlich monolithische Einheit, von der man bei den Solaris Yachten typischerweise spricht. Wenn man eine solche Bauweise mit einem Wally-ähnlichen Design zusammen bringt,



## Speed and Shine



### Bootpfege und mehr ...

### Topglanz und dauerhafte Versiegelung!



Josef Zürn • Sandgraben 8 • D-88142 Wasserburg • Telefon (0 83 82) 8 90 44 • Fax 8 95 44 • www.rotweiss.com

ROTWEISS – für perfekte Oberflächen

Since 1937



Die temperamentvolle Italienerin sieht nicht nur hinreißend aus, sie segelt auch noch so.

entstehen Yachten, die bereits mit ihrem Erscheinungsbild für Aufregung sorgen.

## An Deck

Die Hochbordigkeit der Solaris 42, die wir in Laboe betreten, wird durch Rumpffenster und eine streckende Linienführung elegant kaschiert. Der Blick von achtern über den flachen Kajütaufbau verläuft störungsfrei nach vorne über die freien Laufflächen bis hin zum Bug. Dass dieser Eigner sich kein Teakbelag auf das Deck legen ließ und sich so alles in einer weißen Einheit präsentiert, unterstreicht noch das schiere Design. Selbst bei den rahmenlosen Fensterausschnitten sind die Gelcoatarbeiten so perfekt ausgeführt, dass sie als makellos zu bezeichnen sind. Im großen Cockpit fehlt der sonst übliche Cockpittisch, der bei einer Yacht mit knapp



Beste Flush-Luken, eine sauber versenkte Schotschiene und beste Mastbeschläge kennzeichnen hervorragende Bedienfunktionen.

vier Metern Breite alleine schon zum Abstützen bei Schräglage usus sein sollte. Auch hier verzichtete der Eigner, vielleicht zugunsten des gesamten Designbildes? Lediglich die beiden Backskisten sind mit feinstem Teak und den typisch italienisch grauen Fugen belegt.

## Unter Segel

Der stärker gewählte Volvo Penta D2-55 schiebt die 8,8 Tonnen verdrängende Yacht mühelos aus dem Yachthafen von Laboe. Dass man bei Solaris fast ausschließlich in die oberen Regale greift, wird auch beim Rigg-Equipment und den Beschlägen deutlich: An der Harken-Schiene mit Switch-Track-System ist das schwarze, 58 m<sup>2</sup> (!) -Laminat-Groß auf rollengelagerten Wagen geführt und lässt sich so leicht am weiß lackierten Mast hinauf ziehen.

Auch die kleine Laminat-Selbstwendefock wird aus der Furler-TD-Unter-Deck-Anlage mühelos ausgerollt.

Ein schöner Ostwind mit an die 12 Knoten empfängt uns auf der Bucht. Nach dem Segeltrimm und Einsteuern stehen bereits über 7,5 Knoten auf den sehr gut ablesbaren Garmin-Displays über der Niedergangsluke. Hinter der Landabdeckung schaffen wir es, die Acht zu knacken, und rauschen mit unter 45 Grad zum scheinbaren Wind über die Bucht. Mit einem der Steuerräder zwischen den Beinen sitzt man perfekt auf der Seite und stützt sich an der Steuersäule ab. So ist alles in Griffnähe: die Groß-Winch vom German-Sheet-System und die Traveller-Trimmlen von der elegant im Cockpitboden versenkten Schiene. Auch der Plotter ist auf der Rückseite des Sülls



Auch die Monitorauswahl bietet eine hervorragende Ablesbarkeit.



Die Gelcoatverarbeitung ist auch an sensiblen Stellen, wie den Fensterausschnitten, über alle Zweifel erhaben.



Wohlgeformt: Lamierte Püttingaufnahmen kennzeichnen die Solaris.



In Niro geführte Fallen und Strecker und hochwertige Klemmen erfreuen bei der Trimmerarbeit.



sehr gut sicht- und bedienbar.

Die mit einem Standardkiel und 2,50 Meter Tiefgang ausgerüstete Testyacht ist damit optimal ausgetrimmt. Feinfühlig lässt sich die hübsche Italienerin mit ihrem tiefgehenden Ruderspaten steuern. Als wir abfallen und die Schoten fieren, kommt noch einmal Schwung ins Schiff. Kurz laufen wir mit 8,5 Knoten mit Halbwind-Kurs Richtung Strande. Wenn jetzt ein Gennaker an Bord wäre, würden wir vielleicht zweistellig segeln können.

## Unter Deck

Zurück im Hafen führt uns der Blick unter Deck. Draußen macht die hübsche Italienerin eher den Eindruck einer schieren Regattayacht, bei der sich unter Deck eher Rohrkojen und gährende Leere befinden. Nicht so auf einer Solaris! Stattdessen empfängt uns ein äußerst elegantes Innenendesign mit strenger und gerader Linienführung und einem ebenfalls etwas nüchtern wirkenden, hellen Ausbau in Eiche. Natürlich werden verschiedene andere Hölzer für den Innenausbau angeboten.

Im Standard verfügt die Solaris 42 über drei Kabinen, so dass die zweite Nasszelle vor der Achterkammer an Steuerbord ihren Platz finden muss. In einem optionalen 2-Kabinen-Layout fällt diese dann, durch die fehlende zweite Achterkammer, geräumiger aus.

Vor den beiden spiegelgleichen Achterkammern befindet sich an Backbord die L-Pantry mit jeder Menge Schapps und Stauräumen. Direkt über der Kochstelle ist ein Fenster zum Öffnen montiert, so dass der



Italienisches Design: Schnörkelloser Schick unter Deck der Solaris 42.

Kochdunst optimal nach oben abziehen kann. Leider sind die Fenster nach innen zu öffnen, was sich bei Regen oder überkommene Gischt ungünstig darstellt. Auch das im Rahmen aufgefangene Wasser läuft beim Öffnen des Fensters direkt in die Kabine. Anstatt der L-Pantry an Backbord wird alternativ eine Längspantry, gegenüber an Steuerbord, angeboten.

Zum U-Sofa im Salonbereich wird ein massiver Tisch verbaut, dessen hälftige Tischplatte sich zu einer riesigen Tafel ausbreiten lässt. Vorne an kann ein Hocker, der beim Nichtgebrauch unter dem Navigationstisch platziert ist, so dass um den Tisch bequem an die 8 bis 10 Personen sitzen können. Gegenüber, an Steuerbord befindet



Edle Details bereichern das Leben auf der Solaris 42.

sich eine bequeme Längsbank, die mittels eines verschiebbaren Navigationstisches



Auch in den Achterkammern herrscht geradliniges Design.



King-Size-Bett in der Eignerzimmer im Bug der Yacht.



So macht segeln Spaß: Schnell und schön mit der Solaris 42 unterwegs.

auch als Zweisitzer mit Tisch genutzt werden kann.

Vor dem eingangs beschriebenen Komposit-Hauptschott steht der durchgesteckte Mast auf dem laminierten Kielfundament.

Im Durchgang zum Vorschiff sind gegenüber der zweiten Nasszelle ein Schrankraum und Schapps verbaut. Beim Öffnen stellen wir wieder die aufwendige Ausbaupqualität fest: Durch den Verzicht von Innenschalen müssen alle Schrankräume und Schapps komplett, also auch die Rückwände mit Holz verkleidet werden. Das Vorschiff selbst fungiert als Eignerzimmer und wird von einem freistehenden Doppelbett beherrscht. Der vordere Matratzenteil kann nebst Rahmenkonstruktion angehoben werden und bietet so einen großen Stauraum für z.B. Bettwäsche. Darunter nimmt eine große ausziehbare Schublade weiteres Equipment auf. Die seitlichen Rumpffenster sind optional erhältlich und laut Dines Pontoppidan

dringend zu empfehlen, wie er aus eigenen Erfahrungen berichtet.

## Fazit

Die Solaris 42 ist eine Yacht der gehobenen Liga. Der aufwendige Rumpfbau und die umfangreichen Holzarbeiten unter Deck kosten Zeit und damit Geld. Dazu bedienen sich die Italiener beim montierten Equipment immer aus den oberen Regalen, was zusätzlich zu Buche schlägt. Am Ende erhält der zukünftige Eigner jedoch eine wirklich außergewöhnliche Yacht, die sich auch bei Clubregatten nicht nur gut schlagen wird, sondern meist ganz vorne mitsegelt. Wer dann bereits ist für eine solche Yacht runde 313.000 Euro inkl. MwSt. ab Werft zu bezahlen, spielt in der Oberliga mit. Zudem ist es bestimmt auch schmeichelhaft, von vielen Seglern auf die Schönheit angesprochen zu werden.

## Technische Daten:

Rumpflänge:	12,36 m
Breite:	3,99 m
Verdrängung:	8.800 kg
Ballast:	3.000 kg
Tiefgang:	2,50/2,20 m
Anzahl der Kojen:	4 oder 6 + 2
Treibstofftank (Niro):	200 L
Wassertank (Niro):	350 L

### Segelflächen

Großsegel:	55 m <sup>2</sup>
Genua:	40 m <sup>2</sup>

**Werft:** Solaris Yachts srl,

Via Curiel 49, I-33051 Aquilei

**Deutsche Vertretung:** Diamond Yachts,  
Yachtzentrum Baltic Bay, Born 17, 24235

Laboe, [www.diamond-yachts.de](http://www.diamond-yachts.de)



## Batterien

- wartungsfrei
- geringe Selbstentladung
- lange Lebensdauer
- einsatzbereit geladen

### Blei-Calcium Batterien



### AGM Batterien



Alles aus einer Hand

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



Tel.: 0421-53507-0  
Fax.: 0421-53507-800

[info@bukh-bremen.de](mailto:info@bukh-bremen.de)  
[www.bukh-bremen.de](http://www.bukh-bremen.de)

