

TEST 897

SEGELBOOTE

von Roland Duller

SOLARIS 55

UNGLEICHE SCHWESTER

Eigener Stil. Die Solaris 55 kann ihre Herkunft nicht verleugnen. Im direkten Vergleich mit der Solaris 58 tun sich aber beachtliche Unterschiede auf

Extremistin. Die Solaris 55 ist die bislang radikalste Yacht der Flotte und achtern so breit wie keine andere – das machte zwei Ruderblätter notwendig

Gut kombiniert.

Geschmackvolles Interieur, gepaart mit außergewöhnlich guter Verarbeitung – das ergibt jene Atmosphäre, die Solaris eine Sonderstellung beschert

Die Werft aus Aquilea nahe Grado hat in den letzten zehn Jahren eine bemerkenswerte Entwicklung durchgemacht. Parallel zu den Custom- und Semicustom-Yachten, für die man einst ausschließlich bekannt war, wurde eine komplette Palette an Serienyachten auf den Markt gebracht, die mittlerweile neun Modelle zwischen 37 und 68 Fuß umfasst. Dabei ist es Solaris gelungen eine eigenständige DNA zu entwickeln. Den Beginn machten Solaris 48 und 60, beide vom Megayacht-Spezialisten Bill Tripp gezeichnet. Auf Tripp folgte Javier Soto Acebal. Der aus der Racing-Szene bekannte Argentinier erhielt von der Werft freie Hand. Er impfte den Yachten jenes Gen ein, das seither die Neuerscheinungen bestimmt, wobei jedes Folgemodell noch ein bisschen radikaler ausfiel als die Vorgängerin. Aufsehen erregte Acebal beispielsweise mit der Solaris 58, der er als erster Serienyacht weltweit einen Wavepiercer-Bug verpasste. Das breite Heck mit hoch ansetzenden Chines war von Anfang an Markenzeichen und wurde bei jeder neuen Yacht im Verhältnis zur Länge noch breiter.

Vorläufiger Höhepunkt dieser Entwicklung ist die neue Solaris 55. Acebal über schritt damit offenbar eine Grenze – zum ersten Mal stattete er eine Solaris mit zwei separaten Ruderblättern aus; die nächst größere bzw. kleinere Yacht, sprich Solaris 58 und 50, kommen mit nur einem Ruder aus.

Während andere Premium-Hersteller die Bedürfnisse potenzieller Kunden mit unterschiedlichen Modellreihen zu treffen versuchen, geht man bei Solaris schnurgerade den eingeschlagenen Weg weiter. Das betrifft neben der äußeren Form auch Innenausbau und Holzqualität, wo man sich an der hauseigenen Semi-Custom-Linie orientiert. Wertige Tischlerarbeit, italienisches Styling und feine Haptik des Mobiliars erzeugen ein Ambiente, das auf Serienyachten selten anzutreffen ist.

2016 gewann die Solaris 50 die Wahl zu Europas Yacht des Jahres, 2017 begeisterte man auf der boot in Düsseldorf die Massen. Die vier dunkelblauen, in einem Meer aus blauen Glassplittern schwimmenden

**Gut variiert.**

Die Achterkajüte (rechts) kann man wahlweise mit Einzel- oder Doppelkoje, das Eignercompartment vorne (ganz rechts) mit Insel- oder seitlich positioniertem Bett haben. Praktisch sind in jedem Fall die Läden unter den Kojen



Solaris-Yachten (47, 50, 55 und 58) wurden von den stauenden Messebesuchern im Sekundentakt fotografiert. Ein Auftritt mit Symbolkraft: So sieht sich Solaris selbst und so will man von potenziellen Kunden wahrgenommen werden.

Der Vergleich macht sicher

Die Solaris 55 steht werftintern in direkter Konkurrenz zur 58. Die 50 spielt hinsichtlich Größe und Preis in einer anderen Liga und hat mit der 47 eine starke Mitbewerberin in den eigenen Reihen.

Äußerlich sind 58 und 55 ähnlich. Extrem flaches Deck, markanter flacher Aufbau, zwei Räder an zarten Steuersäulen, offenes Heck mit klappbarer Badeplattform, Rumpf mit unübersehbaren, hochgezogenen Chines und Wavepiercer-Bug. Die Radikalität der 58, die die Yacht nach wie vor in jeder Marina zum Eyecatcher macht,

wird von der 55 durch das breitere Heck und die zwei sichtbaren Ruderblätter aber noch übertroffen.

Die Rudersysteme sind ein Unterscheidungsmerkmal mit weitreichenden Folgen. Jede Variante bietet Vor- und Nachteile: Bei Leichtwind ist ein Ruder wegen des direkteren Steuergefühls besser, bei Starkwind punktet das Doppeleruder, dafür funktioniert damit das Eindampfen nicht. Andererseits kann man mit dem Doppeleruder dank des geringeren Tiefgangs beim Inselwirlen gefahrlos mit dem Heck an der Mole festmachen – ein Manöver, das mit dem langen Single-Ruder öfters zum Scheitern verurteilt ist, als man glauben würde.

Ein heiß diskutiertes Thema in dieser Liga ist die Dingi-Garage. In diesem Punkt hat die 58 die Nase vorn, wo man ein 2,90 m langes Beiboot (im Idealfall mit Klappspiegel) der Länge nach locker unterbringt.

Auf der 55 liegt das etwas kürzere Beiboot quer zur Fahrtrichtung, das macht das Ein- und Ausparken komplizierter. Unter Deck ragt auf der 58 die Beiboot-Garage ein wenig in die Achterkajüten, die 55 verwöhnt hingegen in diesem Bereich mit faszinierender Weitläufigkeit.

Vertrauen auf Bewährtes

Bei Cockpitgestaltung und Deckslayout setzte man auf Bewährtes, wobei es Solaris gelang, das Deck bei aller Bedienungsfreundlichkeit elegant und aufgeräumt aussehen zu lassen. Fallen, Reffleinen und Schoten werden unter Deck nach achtern zu den unmittelbar vor dem Rad stehenden Winschen umgelenkt. Diese Anordnung von je zwei Winschen auf den verbreiterten Sülls findet man auf allen größeren Solaris-Modellen. Im Idealfall entscheidet man sich für je eine manuelle und eine

elektrisch bedienbare Winsch. Der Verzicht auf ein konventionelles Performance-Cruiser-Layout ist ein Kompromiss, aber keinesfalls einer von der faulen Sorte. Der Trimmer kann im Stehen oder Sitzen und mit Blick nach vorne seine Arbeit verrichten. Die Leinen werden in textilen Säcken verstaut. Die Großschot setzt via Block am Boden in der Plicht an, führt über den Baum zum Mast und beidseits zurück zur jeweils äußeren Winsch. Einen Traveller bekommt, wer ihn will, in der Praxis reicht der Rodkicker. Bei Leichtwind lässt sich der Baum einfach mit einer zur Winsch reichenden Hilfstalje mittschiffs bringen – sofern man das mag.

Serienmäßig trägt die Solaris einen am Kiel stehenden Alumast mit Selbstwendefock inklusive im Deck versenkter Rollreffanlage und Lattengroßsegel. Die Selbstwendefock ist ideal für Blauwassereinsätze,

Konventionell. Das Layout sieht eine klassische Raumaufteilung mit U-Pantry vor. Der Salontisch ist klappbar, die Stühle lassen sich mit Schrauben fixieren. Jede der smarten Nasszellen verfügt über einen eigenen Fäkalientank über der Wasserlinie. Bedeutet in der Praxis: keine Pumpe, keine langen Schläuche, keine Geruchsbelästigung

kleine Crews oder das Segeln in windreichen Revieren. Erfahrungsgemäß entscheiden sich viele Eigner für Karbonmast, Roddigg und 106-Prozent-Genua, die über nahe dem Kajütaufbau montierte Schienen geschotet wird.

In Sachen Stauraum ist alles im Lot: Die Sprayhood lässt sich elegant in einer Garage am Kajütaufbau unterbringen, die Backskiste an Backbord ist flach, aber groß, im Plichtboden gibt's eine Luke zur Beibootgarage und die Fender finden im riesigen Raum hinter dem Ankerkasten Platz. Dieser kann auch zu einer Skipperkajüte oder Multifunktionskammer mit Fächern und Ablagen ausgebaut werden. Gegen Aufpreis gibt es zusätzliche Sitzbänke inklusive Stauraum hinter den Rädern.

Der Ankerbeschlag ist massiv und weit nach vorne reichend, die Winsch befindet sich unter Deck auf einer im Ankerkasten eingezogenen Ebene. Klappanker kostet Aufpreis.

Alles Segeln

Beim Test vor Porto Piccolo ließ der Wind zunächst auf sich warten; drei bis vier Knoten vermochten gerade einmal ein Kräuseln auf die ölige Wasseroberfläche zu zaubern. Mangels Code 0 mühten wir uns mit der Genua ab, als der Wind ein wenig konstanter wurde und sich auf eine Richtung festlegte, nahm die Solaris aber mit erstaunlicher Leichtigkeit Fahrt auf. Als Herausforderung erwies sich das Steuern in dieser Phase, da von den Ruderblättern wenig bis gar kein Feedback kam und man gefühlsmäßig im Dunkeln tappte – typisch für Doppeleruderanlagen, die bei sehr leichtem Wind wenig kommunikativ sind. Erst ab acht Knoten bekam der Steuermann Rückmeldung. Sie war aber nicht so aussagekräftig wie bei der mit Single-Ruder ausgestatteten, aber bei Leichtwind etwas langsameren 58, wo man definitiv spürt, wie die Strömung anliegt und sich Druck aufbaut.

Als es auf rund 17 Knoten auffrischte, bot sich ein völlig anderes Bild. Wir knallten die Genua dicht, banden ein Reff in das Lattengroß und piffen mit maximal 9 Knoten gegen an. Die Solaris lag fein am Rad, legte sich auf die Chine und lief spurtreu gerade-

KONSTRUKTION

Javier Soto-Acebal; Solaris Design Team

WERFTSolaris Yachts
www.solarisyachts.com**BAUWEISE**

Rumpf und Deck in Sandwich aus E-Glasfasermatten im Vakuuminfusionsverfahren und Airex Schaum mit verschiedenen Dichten als Kernmaterial, stark belastete Stellen mit Kohlefaserplatten verstärkt. Komposit-Rüsteisen mit Epoxyharz fixiert und anlaminiert. Haupt- und Kollisionsschott aus Sandwich, alle anderen aus Marinesperrholz. Schotten und Komposit-Bodengruppe anlaminiert, Deck im Mastbereich mit einlaminiertem Bootsbausperholz verstärkt. Kielsohle aus einlaminiertem Stahlkonstruktion. Kiel: Stahlfinne mit Blei-Antimon-Bombe. Ruder: zwei freistehende, balancierte GfK-Ruder mit Niroshaft

SERIENAUSSTATTUNG

Am Kiel stehender 3-Salings-Alumast mit verjüngtem Topp, Vorsegelrollreff mit versenkter Trommel, hydraulischer Achterstagspanner, starrer Niederholer, Leinen aus Dyneema, 24-V-Bordnetz, 1 Lichtmaschine mit 12 V für Starterbatterien, 1 Lichtmaschine mit 24 V 100 Ah für Servicebatterien, LED-Navigationslichter, Innenausbau aus Eiche, Lärmisolerplatten im Motorraum aus Bootsbausperholz und Bleiplatten, elektr. Ankerwisch (2.000 W), Kette (75 m), Deltaanker (25 kg), Ausstattung Testyacht: Sparcraft Perf. (Alu), Segel von Millenium, Winschen von Harken, Luken von Solimar u. Lewmar, Beschläge von Harken, Spinlock, Radsteuerung von Jefa, Rollreff von Selden/400TD, Ankerwisch von Lewmar, WC von Planus

PREIS: € 690.000,-
Basispreis, ab Werft (exkl. MwSt.)

EXTRAS (AUSWAHL):

Deck Paket: Solimar Flush-Luken inkl. Ocean Air Rollos, 2 Luke im Salon, hydraulische Badeplattform, Badeleiter, Treppe am Heck, Tendergarage mit GfK-Auflage: 12.400,-
Bugstrahlruder: 16.900,-
2 zusätzl. Rumpfluken im Salon: 3.200,-
Leder Ausstattung (Sofa, Sessel): 4.800,-
Salontisch klappbar: 2.800,-
Pantry mit Corian-Oberflächen: 2.500,-
Induktionsherd, Rohr und Mikro: 3.150,-
Bimini für Gäste (Cockpit vorne): 4.000,-
Sprayhood staubar: 3.400,-
Sitzkissen für Cockpit: 2.500,-
Karbon-Bugspritz: 5.800,-
Hall Spars Rigg (Karbon und Rod): 87.000,-
Lazylacks: 1.200,-
Elektronik-Paket: 12.407,-

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at**VERTRIEB**

Mayer Yachten: Eva Mayrhofer,
Tel.: 0664/10 100 99, E-Mail: office@mayer-yachten.com, www.mayer-yachten.com
Solaris Yachts Custom
Tel.: 0041/91/641 71 02
E-Mail: info@sycustom.com
www.solarisyachts.com

DATEN UND MASSE

Länge ü.a.:	16,70 m
Länge WL:	15,78 m
Breite:	4,85 m
Verdrängung:	17,6 t
Ballastanteil:	6,5 t
Großsegel:	98 m ²
Genua (106 %):	78 m ²
Tiefgang:	3,0/2,70 m
Treibstofftank (Niro):	520 l
Wassertank (Niro):	320 l

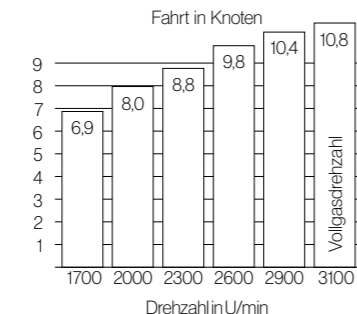
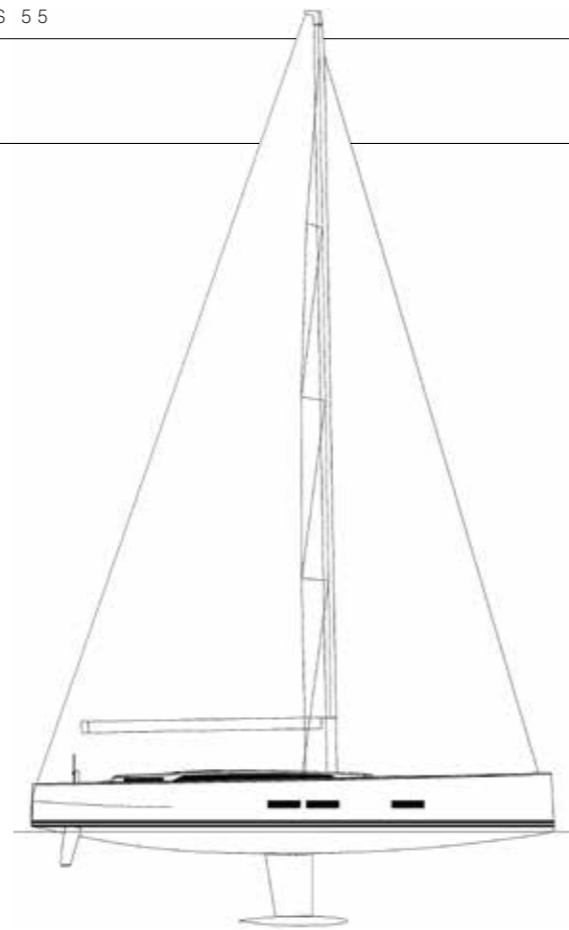
Kojen in Metern; Länge/Breite
Kopfbereich/Breite nach 1,90 m
Vorschiff (Inselbett): 2,00/1,60/1,41 m
Achterkajüte (Einzelkojen): 2,00/0,70/0,70 m
Achterkajüte (Stb.): 2,00/1,50/1,30 m
Salon (Bb.): 2,50/0,67/0,67 m
Salon (Stb.): 2,00/0,75/0,75 m

Stehhöhen Salon bei Niedergang, ansonsten Mittelwerte
Salon: 2,00 m
Achterkajüten: 1,88–2,07 m
Vorschiff: 1,96 m
WC (Achter-/Bugkajüte): 2,05/1,95 m

MOTOR

Serie: Volvo Penta D2-75, 4 Zylinder, 2.200 cm³, 72 PS bei 2.700–3.000 U/min, Wellenantrieb, 3-Blatt-Festpropeller

Testschiff: Volvo Penta D3-110, 5 Zyl., 2.400 cm³, 110 PS bei 3.000 U/min, Welle, Flex o Fold-Faltpropeller

FAHRLEISTUNGEN**TESTBEDINGUNGEN:** Windstärke: 6–17 Knoten, Seegang: 1, Dauer: 2 Tage, Ort: Porto Piccolo**AUF DEM PRÜFSTAND**

- ⊕ steife Konstruktion mit Kohlefaserverstärkungen
- ⊕ alle Schotten anlaminiert, zwei davon in Sandwich
- ⊕ Kielssole als einlaminierte Stahlkonstruktion ausgeführt

AUF DEM WASSER

- ⊕ unbeirrbarer Geradeauslauf an der Kreuz bei Lage
- ⊕ kommt beim Abfallen rasch ins Rutschen
- ⊕ Deckslayout taugt für Solo- und Regattasegler
- ⊕ gelungene Cockpit-Ergonomie
- ⊖ bei Leichtwind wegen Doppelruder wenig Rudergefühl

**UNTERDECK**

- ⊕ schickes, typisch italienisches Styling
- ⊕ Holz von ausgesuchter Qualität
- ⊕ schön verarbeitetes Mobiliar, gute Beschläge
- ⊕ sehr gute Schallisolierung im Motorraum
- ⊖ Dunstabzug nötig, da Luke schräg über dem Herd

Im Wind. Die Cockpit-Konfiguration ist ergonomisch und funktionell, lediglich unter den abnehmbaren Standpodesten für den Steuermann bleibt es feucht. Tipp: Unbedingt über Nacht wegnehmen, sonst leidet das Teak. Den Tisch kann man in der hier zu sehenden eleganten Variante oder mit Stauraum und Kühbox ordern



Am Platz. Das Heck der Solaris 55 zieht im Hafen alle Blicke auf sich. Der Ankerbeschlag ragt wegen des Wavepiercer-Bugs weit nach vorne, die Genua-schiene gibt es nur, wenn man die 106-Prozent-Genua als Option gewählt hat. Serienmäßig ist eine Selbstwendefock vorgesehen

aus; ein aktiver Großschottrimmer kann in dieser Phase letzte Reserven mobilisieren. Wichtig für den Segellalltag: Selbst in heftigen Böen zuckte die Solaris 55 nicht mit der Wimper, sondern segelte mit geradezu arroganter Lässigkeit kerzengerade. Wenn das Luvruder aus dem Wasser kam, spürte der Steuermann lediglich einen kurzen Lupfer am Rad, in Folge machte sich angenehmes Rudergefühl breit. Das Leeruder stand im perfekten Winkel im Wasser, die Yacht ließ sich wirkungsvoll und effizient lenken. Beeindruckend. Noch dazu wo Yachten mit Single-Ruder da schon ganz schön zu kämpfen gehabt hätten ...

Unter Deck

Bei den Innenlayout-Varianten sei abermals ein vergleichender Blick auf die Solaris 58 gestattet. Beide Modelle sind mit drei Kajüten und drei Nasszellen erhältlich, wobei das Eigner-Compartment im Vorschiff wahlweise mit Inselbett oder seitlich angeordneter Doppelkoje geordert werden kann. Die Nasszellen auf der 58 haben alle eine separate Dusche, auf der 55 verfügt nur eine der beiden achteren Nasszellen über einen getrennten Duschbereich. Der Hauptunterschied im Layout betrifft die Pantry: Auf der 58 befindet sich diese unmittelbar vor dem Hauptschott, direkt am Eingang zur Bugkajüte. Diese aus dem Megayachtbereich

stammende Anordnung lässt den Salon größer wirken und erzeugt ein fantastisches Raumgefühl. Auf der Solaris 55 hat man sich hingegen bewusst für ein konventionelles Layout mit U-Pantry, gegenüber liegendem Naviplatz, Lounge-Sofa davor sowie Salontisch mit U-Bank entschieden. In den Achterkajüten gibt es wahlweise die Option für eine Doppelkoje, zwei Single- oder zwei verschiebbare Einzelkojen. Das Platzangebot ist dank des breiten Hecksaal enorm, die Kajüten wurden mit Hirn ausgebaut: Ablagen, Schapps, Stauraum unter dem Bett, Laden, drei aufmachbare Luken und als Option ein Prisma als Lichtspender – alles da, was man braucht.

Die als unregelmäßiges U ausgeführte Pantry war beim Testschiff mit einem aufpreispflichtigen Edelstahlherd und -dunstabzug von Alpes ausgestattet. Sehr nobel, ebenso wie die mit Holz verkleideten Niro-laden der Kühlbox. Laden mit Selbsteinzug, gediegene Schappverschlüsse oder der mit Leder ummantelte Haltegriff am Himmel sind weitere Beispiele für Detailverliebtheit und Funktionalität.

Auf den ersten Blick fallen das elegante Styling und die Haptik des Mobiliars auf, wobei Solaris nicht auf vordergründige Effekthascherei setzt. Im Gegenteil, die Italiener legen auch größtes Augenmerk auf die nicht sichtbare Qualität: So sind

Haupt- und Kollisionsschott aus Sandwich mit einem Kern aus Airex-Schaum gefertigt, ebenso die Kajüten- und Schapptüren. Denn, so predigt es Soto Acebal, gewichtsbewusste Bauweise ist genauso wichtig wie gutes Rumpfdesign.

Die Schotten sind allesamt anlaminiert, jede Nasszelle verfügt über einen eigenen Fäkalientank. Diese sind selbstlenzend über der Wasserlinie montiert, es braucht also keine Pumpen, sondern lediglich ein Ventil zum Öffnen beziehungsweise Schließen. Wer jemals erlebt hat, welche Probleme zentrale Fäkalientanks mit langen Schläuchen und Pumpen bereiten können, wird dieses System lieben.

In der Standardversion wird die Solaris 55 mit Eichenmobiliar geliefert, der Eigner des Testschiffes entschied sich für die schiffige Version mit Burma Teak. Viele weitere Varianten stehen zur Wahl, wobei Solaris Garant dafür ist, mit jedem Holz umgehen zu können.

Resümee

Die Solaris 55 bietet alles, wofür die italienische Edelschmiede bekannt ist. Zur Solaris 58 grenzt sie sich in einem Ausmaß ab, wie es nicht zu erwarten war: Doppelruder sowie Konzeption von Salon und Dingi-Garage sind wichtige Aspekte, die kaufentscheidend sein können. ■