

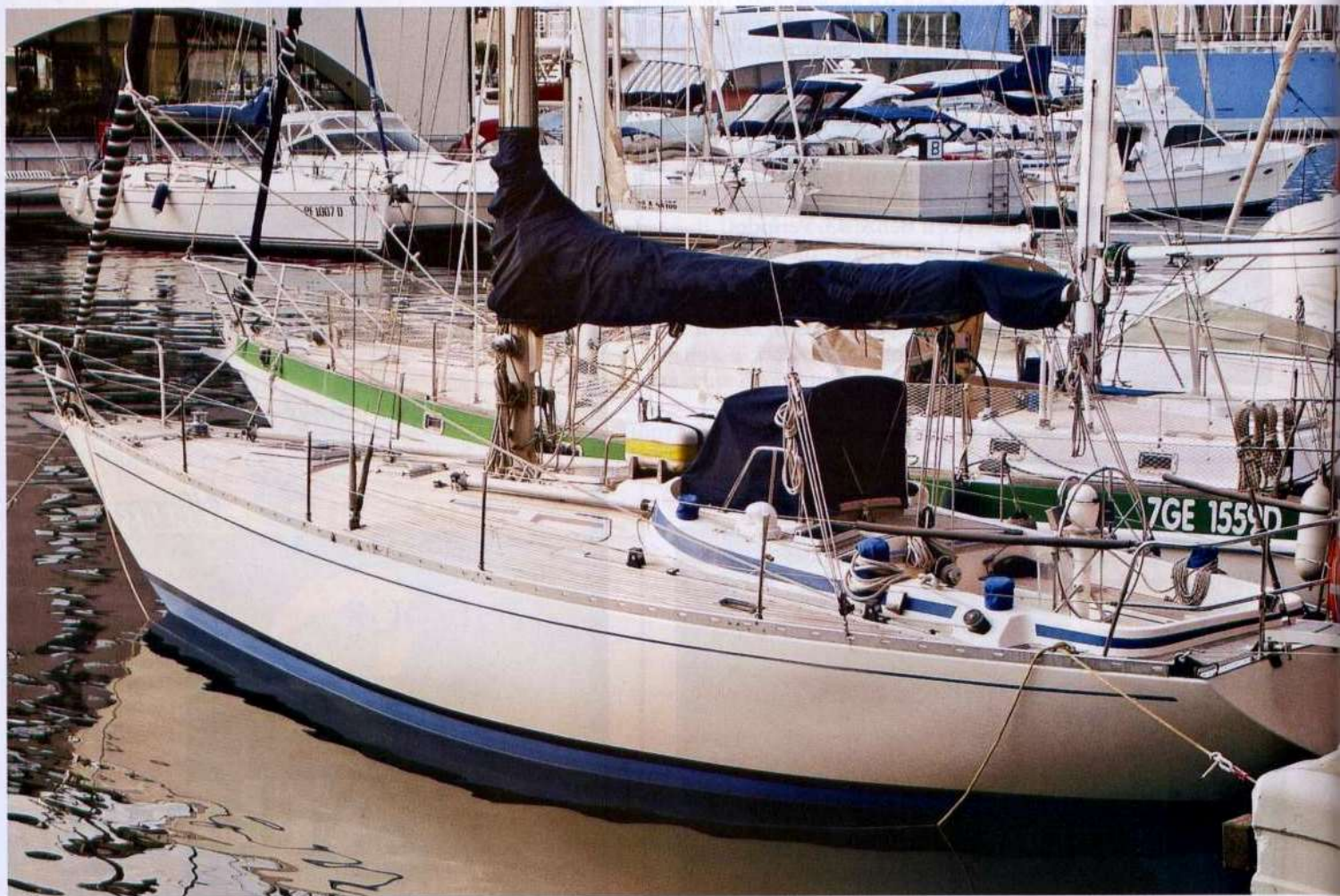
pagine azzurre

USATO SOTTO LA LENTE

di Piero Ragazzi

## Solaris 37 Serigi

Un veliero di razza, fu prodotto in pochi esemplari ma grazie a qualità costruttiva e doti veliche, mantiene un valore notevole. Spicca la cura dei dettagli.



Proporre impressioni ed esperienze sulle barche che, per le proprie qualità, rappresentano un tassello significativo nel mosaico della storia della nautica da diporto è il nostro obiettivo per queste pagine ed è per questo che la scelta degli yacht da provare non si basa solo sul numero di unità a suo tempo prodotte - elemento peraltro non trascurabile trattando di imbarcazioni usate - ma, prima ancora, cerchiamo di valutare ciò che un modello ha rappresentato per la sua epoca e quanto oggi può

essere ancora interessante e desiderabile possederlo. La scelta delle barche da testare non è quindi così diretta, non sono molti i cantieri che possono vantare nella loro storia barche capaci di appassionare ancora oggi. Tra questi Serigi, erede dei Cantieri Benello, costruttore degli stimati Gaia Class, ha pienamente meritato un posto di rilievo.

Non appena se ne è presentata la possibilità abbiamo così deciso di provare un veliero che, a distanza di oltre un quarto di secolo dalla sua na-

scita, è ancora affascinante e capace di suscitare emozioni: il Solaris 37.

Chi (purtroppo) ha l'età giusta per ricordare la nautica di quegli anni, certamente non ha dimenticato che i Solaris erano talvolta definiti "gli Swan italiani". Questo ingenuo - ma in realtà efficace - parallelo voleva enfatizzare le indubbie qualità di questi velieri avvicinandoli a un prodotto le cui doti erano tanto apprezzate da porlo come riferimento della crociera. Come è naturale conseguenza della raffinata costruzione

e della qualità delle dotazioni, anche il prezzo poneva i Solaris nella fascia alta del mercato. Altro elemento che condizionava il prezzo era la filosofia produttiva di Serigi che, ferme restando le caratteristiche progettuali di base, offriva la possibilità all'armatore di intervenire con richieste di allestimento particolari per soddisfare le proprie esigenze specifiche. In questa realtà, aver varato una quindicina di esemplari è un traguardo tutt'altro che scontato anche se non si può certo paragonare con i nume-

ri della grande produzione di serie che ha trasformato la realtà della nautica da diporto degli anni 80 e 90. Il dealer esclusivo di Serigi è da sempre il Centro Nautico Toscano CNT di Livorno, che oggi rappresenta l'interlocutore più preparato per la raccolta delle informazioni su queste barche. In seno a CNT, Fosco Franconi ha un ruolo determinante nei rapporti con i vecchi e nuovi armatori, offrendo un riferimento certo per la soluzione di tutti i problemi e i dubbi che possono proporsi nella gestione di una barca non più in produzione da tanti anni.

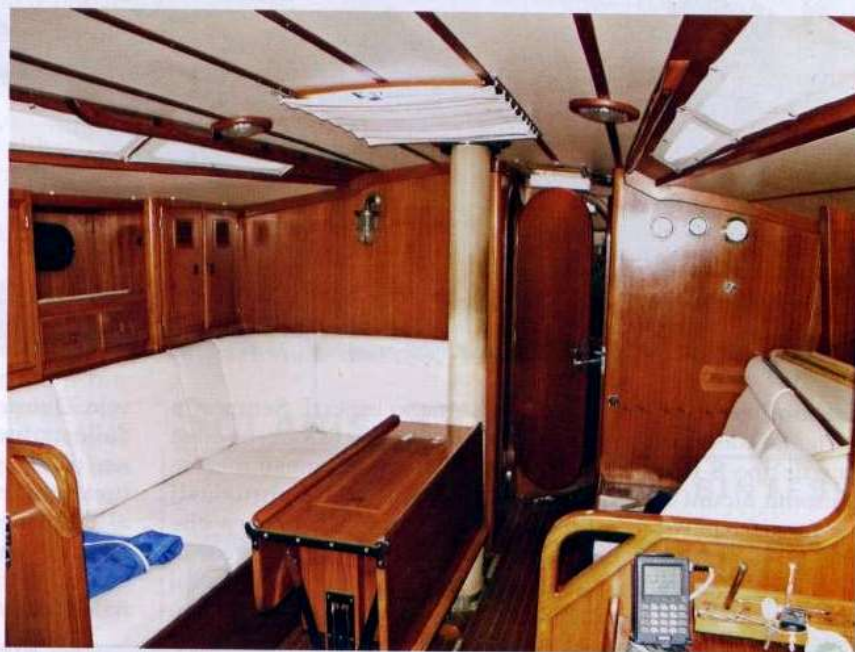
## La prova

Veliero puro nato per la crociera, il Solaris 37 propone le caratteristiche tipiche dei migliori progetti di quegli anni, privilegiando le qualità di navigazione rispetto agli spazi abitativi. La linea è caratterizzata dalle regole di stazza Ior ma senza le forzature che rendono oggi quasi inguardabili alcuni modelli. Lo si riconosce senza esitazioni per gli slanci importanti, lo specchio di poppa alto e la coperta a "falso" flush deck con la tuga raccordata in modo morbido al piano di coperta. Già guardando la barca ferma all'ormeggio si intuiscono le caratteristiche veliche che proporrà durante la navigazione.

Imbarcarsi sullo yacht fermo all'ormeggio è un'operazione non particolarmente agevole in quanto le dimensioni ridotte dello specchio di poppa non consigliano l'applicazione della consueta plancetta in acciaio e teak e l'unico elemento esteticamente accettabile che si potrebbe montare per agevolare la salita a bordo è un gradino da posizionarsi al centro dello specchio. Considerando che il pulpito di poppa non prevede aperture (come del resto quello di prora), se il gradino non disturba più di tanto il vostro senso estetico e preferite non rischiare un tuffo, questa potrebbe essere una soluzione, se non bella, almeno comoda anche per



In apertura, lo yacht all'ormeggio mostra subito la sua linea ispirata al rating Ior. In questa pagina gli interni: la dinette, la cucina con doppio lavello e frigo a pozzo, la cabina di prora in versione cala vele + brandine, adatta alla regata. Sopra, le valvole del wc scomode da raggiungere e l'accesso anteriore al motore dalla cabina armatoriale.



posizionare il bicchiere per il perno della passerella. Giunti a bordo ci accoglie un raccolto pozzetto di manovra che prevede spazi per due o tre persone di equipaggio. La cosa che si nota immediatamente è che la disposizione delle manovre non è pensata per facilitare la condizione in solitario in quanto la ruota

del timone molto grande (per il tempo) non permette al timoniere di raggiungere facilmente il trasto e verricello della scotta randa.

In caso di conduzione sportiva la situazione cambia e, per quanto gli spazi siano organizzati in modo differente da quelli delle barche attuali, i quattro o cinque uomini che

rappresentano l'equipaggio ideale per gestire le manovre con efficacia possono muoversi in coperta senza intralciarsi più di tanto.

## L'entrobordo

La propulsione si basa su un motore affidabile e di semplice manutenzione, il Volvo 36 cv, che permette alla barca di mantenere una velocità di crociera di circa sette nodi senza accusare fatica né fumosità allo scarico. Il livello delle emissioni sonore di questo motore non è contenutissimo se valutato con gli standard di oggi ma, al tempo della sua commercializzazione, era uno dei più silenziosi. Se nella cabina di poppa il rumore è particolarmente avvertibile la causa principale è da ricercarsi nella posizione particolare del cofano



Le appendici sono da esaminare alando la barca.

del motore che ne occupa parte. La trasmissione all'elica è di tipo S Drive e quindi presenta alcuni significativi vantaggi rispetto alla linea d'asse tradizionale adottata da buona parte delle barche dell'epoca. La prima dote è l'assenza di trafilaggi d'acqua di mare in sentina che con il pressatrecce tradizionale è invece una costante. Rilevante è anche l'assenza di vibrazioni rispetto alla linea tradizionale che può dar fastidi per allineamenti non perfetti o per l'usura delle boccole. Il terzo vantaggio, nella conduzione della barca, ha invece un'importanza tutt'altro che secondaria: il piede S Drive permette di posizionare l'elica distante dalla pala del timone con conseguenti vantaggi sia nella navigazione a motore in acque aperte, sia in manovra dove l'effetto della corrente respinta sulla pala è minimo. E' facile gestire l'effetto laterale dell'elica che, trovandosi vicina all'asse di rotazione della barca, riduce il braccio su cui si applica questa forza. Il risultato di questa situazione è una barca docile e prevedibile nelle manovre, più gestibile anche

dai meno esperti. Sempre in tema di propulsione, se siete amanti del bricolage meccanico non sarete entusiasti dell'accesso al motore che non è il migliore, per quanto sia possibile l'accesso sia sul lato anteriore aprendo uno sportello nella cabina di poppa, sia dall'alto sollevando la parte anteriore del piano del pozzetto (quello davanti alla colonnina del timone).

### A vela

Parlando di prestazioni nautiche, per quanto le condizioni di vento leggero della prova non abbiano permesso di testare la barca in condizioni limite, non appena questa è abbrivata è subito evidente che le caratteristiche sono quelle tipiche per questo tipo di scafi: passo potente e dolce, buona stabilità di rotta e sensibilità alla regolazione delle

vele. Queste doti nascono sia dalle caratteristiche delle linee d'acqua che da una velatura importante in rapporto al dislocamento: 90 mq su circa 8 tonnellate, ottenuta con un armo velico tradizionale e affidabile basato su un



rassicurante albero passante a due ordini con sartiame in spiroidale continuo. La scelta di un piano importante, anche se non estremo, fu naturale conseguenza della cultura regatistica del

progettista, Frans Maas, che firmò negli anni '70 la fortunata serie dei Standfast e può essere interessante paragonare questi dati con quelli di altre barche della stessa epoca, come lo Swan 37 RH (prova pubblicata in questa rubrica un anno fa, nel novembre 2004) che presenta una superficie velica di circa 100 mq su un dislocamento analogo e il C&C 37 che inferisce circa 80 mq di tela ma su un dislocamento di circa 6 tonnellate.

L'armo del Solaris 37 è a sloop e lo stralsetto per la trinchetta, quando non si usa questa vela, può essere posto a riposo al piede d'albero in una gola che lo accoglie rendendo in questo modo più semplici le virate senza nel contempo ingombrare la coperta. Il movimento in coperta è facile per le già citate morbide superfici di raccordo del piano con la tuga.

### La costruzione

Gli interni accuratamente rifiniti con legno di consistente aspetto, compensati e masselli che rivestono ogni superficie in vetroresina (compreso l'interno di stipetti e gavoni) e un motore di potenza e quindi peso non trascurabile, non possono produrre dislocamenti leggeri. La soluzione per alleggerire lo yacht passa quindi attraverso il contenimento dei pesi dello scafo e della coperta ma, ben conoscendo i problemi proposti dal sandwich in balsa utilizzato in quegli anni per la costruzione di numerosi modelli anche di successo, il cantiere adottò una soluzione

che, a distanza di decenni, ha confermato l'intuito e il mestiere del progettista e del cantiere nel percorrere una strada innovativa.

Per alcuni versi si sono coniugate le qualità migliori del laminato pieno e quelle del sandwich realizzando un composito con anima di policlورو di vinile espanso a cellule chiuse (Airex) posato in mattonelle, laminando in pieno nelle zone più sollecitate (come il recesso della chiglia) e irrigidendo ulteriormente lo scafo con tradizionali ossatu-



A destra, il piano di coperta visto da prua. Nella pagina a fronte il pozzetto. Sopra, il sistema di fissaggio dello stralotto quando non è in uso. Sotto, trasto e winch di scotta della randa.



re longitudinali e trasversali. Importanti le riserve di acqua (circa 500 litri) e di combustibile (circa 120 litri) ospitate in tanche in acciaio inox. L'autonomia a velocità di crociera dovrebbe superare le 100 miglia di navigazione.

## Gli interni

Per quanto riguarda l'allestimento interno, anche se alcune scelte non sono tra le più pratiche (la scala del-

la discesa in dinette è quasi verticale e le valvole del wc poste sotto la tazza non sono comode) è notevole la grande cura costruttiva e la qualità del legno con cui sono realizzati i mobili che, a distanza di tanti anni dalla costruzione, mantengono un aspetto veramente "fresco". La distribuzione delle cabine, partendo da poppa, prevede una disposizione articolata con la armatoriale dotata di un letto doppio (quasi matrimoniale) e uno singolo; a fianco della scala a sinistra troviamo la cucina ad L e, sul lato opposto, il carteggio.

La dinette è arredata con il tavolo da pranzo con due parti del piano abbattibili che serve un divano a L posto a sinistra e a dritta un divano trasformabile con sopra una cuccetta di guardia, orientati per chiglia. I servizi igienici a sinistra e un armadio a dritta dividono la dinette dalla cabina di prora che può essere arredata con una coppia di letti singoli disposti tradizionalmente a V o, nel caso sia utilizzata come cala vele, da due brandine di fortuna in lega leggera e tessuto.

## I difetti

La barca deve essere valutata con lo spirito dell'epoca - ormai lontana - in cui fu disegnata e prodotta ed è quindi inutile cercare spazi e comodità tipiche dei progetti più recenti. Ciò nonostante anche vent'anni fa era possibile salire a bordo di alcune barche senza dover mostrare doti d'equilibrio e prevedere un accesso più semplice al pozzetto non sarebbe stata una cattiva idea.

Allo stesso modo qualche appunto si può muovere alla scala che, anche se offre molti appigli sugli scalini e sugli elementi verticali, è molto ripida.

Il meccanico che dovrà mantenere le valvole del wc o eseguire qualche intervento importante al motore non nutrirà grande simpatia per l'armatore di questa barca e ciò potrebbe notarsi



dai conti che preparerà una volta terminati i lavori. Un'ultima nota (anche in ordine d'importanza visto che è del tutto personale e condizionata dall'osserva-

zione di barche più giovani) riguarda gli interni che, per quanto siano curatissimi, sono un po' "nordici" e di conseguenza non molto luminosi e ventilati.



# SOLARIS 37

## IN SINTESI

### La quotazione

La possibilità di rivolgersi con semplicità e immediatezza al cantiere costruttore per ottenere un'assistenza diretta e qualificata sul modello mantiene vivo un consistente interesse negli appassionati di queste barche. Il Solaris 37 mantiene così quotazioni elevate, comprese tra circa euro 80.000 e 130.000, in base all'anno di costruzione e alle condizioni in cui è stato mantenuto.

### L'armatore tipo

Il Solaris 37 è un veliero nato per navigare e si rivolge quindi ad appassionati che badano poco alla capacità di ospitare molte persone: non è un appartamento al mare mobile, ma ripaga questa mancanza offrendo qualità nautiche di spicco, elevata autonomia di navigazione e interni curati ed accoglienti.

### I dati

Lungh. ft m 11,30 - al gall. m 9,00 - largh. m 3,70 - immersione m 2,05 - disloc. 7,8 ton - zavorra 3.300 kg - sup. velica 89 mq - posti letto 7 in 3 cabine - motore entroborzo Volvo Penta da 36 cv - serb. carburante 120 lt, acqua 500 lt. Costruito da Se.Ri.Gi., Aquileia (UD), tel. 0431-91304 - 301, www.solarisyachts.com

