

# Lotta di classe

**PROVA** Il Solaris Two è l'ultimo nato della gamma del cantiere Se.Ri. Gi. Progettato da Doug Peterson, è costruito con materiali pregiati. Elevatissimo il livello di finitura. È il più diretto "rivale" delle lussuose barche finlandesi.





**N**asce dal cantiere Se.Ri.Gi., che è stato in grado di costruirsi in pochi anni una fama di tutto rispetto, indirizzandosi soprattutto ad un pubblico di élite. Gli stessi titolari del cantiere non fanno infatti mistero di puntare a quella fascia del mercato nazionale che è dominio delle barche scandinave note per la loro grande qualità e dedicate a chi vuole davvero solo il meglio, dal progettista alle at-

## SOLARIS TWO

trezzature di coperta.

Il cantiere di Aquileia in questo arduo confronto non mostra cedimenti, proponendosi comunque con una propria precisa personalità senza cadere nella facile tentazione di "copiare". Per la cronaca la matita da cui è uscito questo Solaris Two è quella di Douglas Peterson, il progettista, solo per fare due esempi, di "Ganbare" e di "Almagores", due barche nate vincenti ed è un peccato che "Doug" non si esibisca ancora in disegni da regata, indirizzandosi invece verso le più stabili royalties delle barche da crociera. Il Solaris Two è decisamente una bella barca: linea classica con coperta in teak, bordi liberi piuttosto alti e tuga che promette, e mantiene, una grande altezza in cabina, pozzetto e coperta ordinati e curati alle attrezzature.

### Carena

È costruita in sandwich di Airex e vetroresina per ottenere una grande resistenza con un peso contenuto. Tutte le barche del cantiere di Aquileia sono costruite con questo sistema. Doug Peterson ha optato per un dislocamento abbastanza generoso, un po' controcorrente di questi tempi, ma che gli ha consentito di tenere una buona altezza metacentrica pur dotando la barca di interni costruiti senza risparmio, coperta in teak, attrezzatura di dimensionamento generoso. Le linee d'acqua sono piuttosto sottili a prua, che comunque si immerge raramente, e più piene a poppa. Questo conferisce una certa stabilità nelle andature portanti e un buon smorzamento nel passaggio sull'onda. La sezione maestra è discretamente stellata, ed infatti sotto tela si avverte un certo sbandamento iniziale, prima di raggiungere il massimo momento raddrizzante.

### Interni

Il cantiere è molto sensibile alle esigenze degli armatori, ponendo pochi limiti alle loro fantasie, se non quello di ricondurli ad una certa razionalità quando queste siano troppo "spinte". Per questo la disposizione interna, per quanto sempre vicina ad uno schema base, può cambiare con una certa facilità. Uno dei punti di forza di Se.Ri.Gi. è indubbiamente l'accuratezza delle finiture. I legni impiegati sono della migliore qualità, molti dei quali stagiona-



Una veduta del pozzetto con i numerosi winch self-tailing Barient. La timoneria a ruota è Solimar, la bussola Riviera. Rotaie e carrelli Barbarossa. Le sedute sono comode e proteggono bene.



In alto, l'ampia dinette con il tavolo in teak massello ed il sedile scorrevole su rotaie. Si intravede il passaggio a prua nel quale si aprono una cabina a letti sovrapposti e un bagno.

La cabina di poppa (sopra), dotata di bagno indipendente, è realizzata sotto il pozzetto. I due letti sono di dimensioni molto abbondanti. A richiesta si può avere il letto unico centrale.

La cucina con in primo piano il coperchio dell'enorme frigo, che si apre anche con una porta verticale. Il lavello ha, oltre ad acqua calda e fredda, un rubinetto per l'acqua di mare.

Il tavolo da carteggio con il quadro elettrico e le due mensole per la strumentazione. Esiste un cassetto molto comodo che si apre sul fianco per poter riporre le carte nautiche.

## SOLARIS TWO

ti presso lo stesso cantiere. Tutti i locali sono ben areati, il frigo è di dimensioni più che abbondanti ed è dotato anche di dispensa "fredda", due cassette che si aprono sotto il carteggio nei quali sono percepibili i benefici influssi della serpentina.

Grande cura è posta nella realizzazione degli impianti, con una sentina e punti chiave (come il filtro acqua motore, la pompa) ben ispezionabili.

### Piano velico

L'armamento è a sloop in testa d'albero con una geometria classica. Il triangolo di prua, piuttosto grande, può essere spezzato con uno stralutto che fa diventare il Solaris Two un cutter. Sull'esemplare in prova era montato l'avvolgifiocco, per il quale Murphy & Nye ha tagliato un genoa triradiale e un olimpico fill cut. La randa è interamente steccata, con il comodo sistema di presa dei terzaroli Lazy Jack. È una soluzione che non penalizza le prestazioni come succede con l'avvolgieranda, anzi, rispetto a quella tradizionale c'è un certo miglioramento dell'efficienza. Paterazzo e vang sono regolabili con una centralina idraulica NavTec posta in prossimità della ruota del timone.

### Coperta e pozzetto

Inutile dire che anche in questo caso si sente la mano di Peterson. Le manovre delle drizze sono tutte a piede d'albero, con i winch (tutti Barent) montati ad altezza ideale per la manovra. Il pozzetto è molto protetto e gli ospiti non sono costretti ad equilibrismi per trovare una posizione comoda. Anche i winch di scotta consentono manovre razionali. A barca sbandata l'appoggio si mantiene buono. A poppa, nel sedile timoniere, si aprono due gavoni.

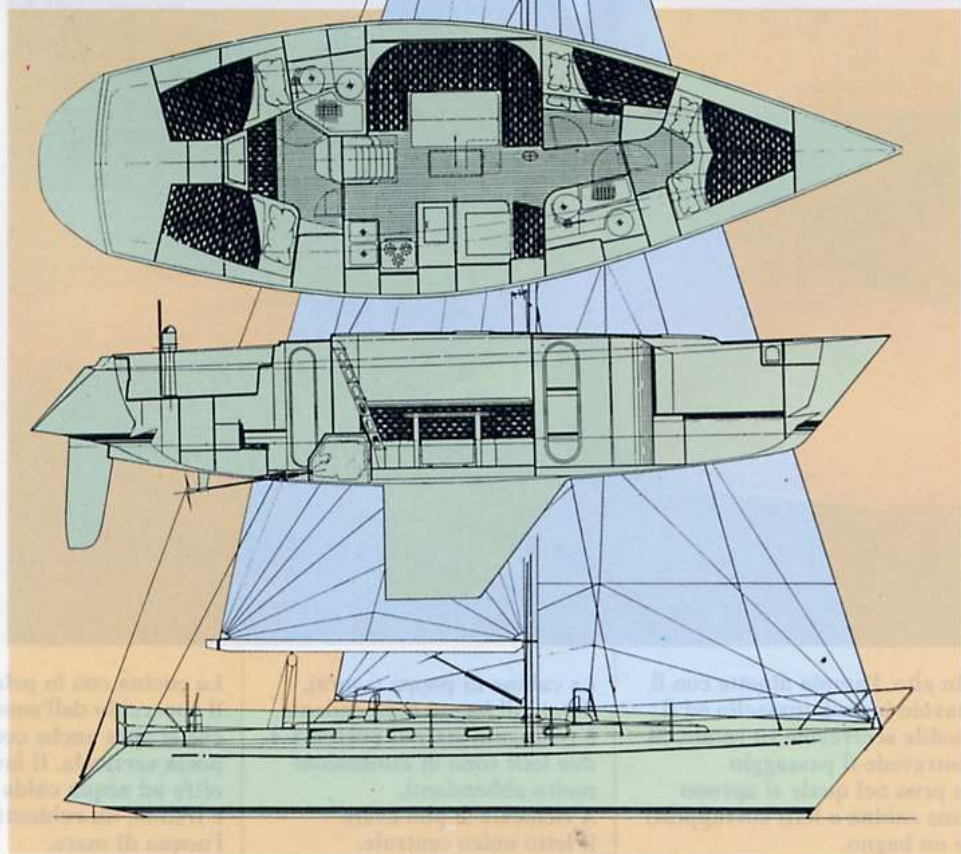
### Impressioni di navigazione

Il vento è teso, la bolina piuttosto stretta e nel fare le foto, prima di salire a bordo, il primo aggettivo che viene in mente è "tosaonde". Il Solaris two infatti si butta nel mare formato con estrema disinvoltura. A bordo poi l'impressione viene confermata. La barca si infila senza sussulti nell'onda di prua, non beccheggia, e in più dimostra di avere il volume sufficiente a non affondare bagnando tutta la coper-



Drizze e borose sono tutte rinviate a piede d'albero e la coperta resta pulita. In primo piano è visibile lo strallo che, armato, trasforma il Solaris Two in cutter.

Il gavone dell'ancora che accoglie il verricello elettrico. Il pulpito, molto robusto, è aperto e il rullafiocco ha il rinvio in pozzetto di acciaio.



ta. Le condizioni sono probabilmente quelle ideali per una carena di questo tipo, con un dislocamento e una larghezza che consentono di tenere targa controvento. La stabilità di rotta è buona; una certa attenzione va posta nella regolazione della randa, perché sotto raffica (nel corso della prova il vento ha raggiunto i 25 nodi) porta un po' all'orza. Allargando l'andatura il Two allunga ulteriormente il passo raggiungendo velocità considerevoli. Nel complesso l'impressione generale è di trovarsi a bordo di una barca molto marina, dove sono curati particolari spesso

dimenticati nei prodotti di grande serie e dove chi sa andare per mare si trova a suo agio. Dalla cintura che ferma il cuoco (o cuciniere...) anche a barca sbandata, ai teli antirollio delle cucette, all'albero attorno al quale si può lavorare in sicurezza. Alle indubbie doti di navigazione si aggiunge anche il tocco frivolo di una dinette ben realizzata, di tono decisamente elevato per una barca sotto i 13 metri, quello più sostanzioso di letti davvero letti... di serbatoi di grande capacità.

D.Z.



Uno degli sportelli di ispezione della sentina sotto il quale è nascosta la losca in cui pesca la pompa di svuotamento. Ai fianchi scorrono le due rotaie del sedile della dinette.

Il bagno della cabina armatoriale ha wc marino con pompa elettrica, acqua calda, fredda e di mare. La doccia è regolabile in altezza, lo spazio è abbondante. Ottima, inoltre, l'aerazione.



## Per orientarsi nel mercato

| Caratteristiche    | Solaris Two | Baltic 43     | Swan 42       | Centurion 42                | First 435 |
|--------------------|-------------|---------------|---------------|-----------------------------|-----------|
| Lunghezza f.t. (m) | 12,90       | 13,21         | 12,80         | 13,03                       | 13,60     |
| Larghezza (m)      | 4,12        | 4,20          | 3,95          | 4,06                        | 4,00      |
| Dislocamento (kg)  | 10000       | 8900          | 10000         | 11000                       | 10000     |
| Posti letto (nr)   | 6+1         | 6+2           | 7             | 5-7                         | 7-9       |
| Motorizzazione     | 43 cv       | 43 cv         | 40 cv         | 62 cv                       | 55 cv     |
| Progetto           | D. Peterson | Judel/Vroljik | R. Holland    | ED. Dubois                  | G. Frers  |
| Costruttore        | Se.Ri.Gi.   | Baltic        | Nautor        | Wauquiez                    | Beneteau  |
| Importatore        | —           | C. Tibaldi    | Nautor Monaco | Jonathan's Charters Brokers | Azimut    |

N.B.: Nel settore della nautica le comparazioni sono a volte impossibili, dato che ogni imbarcazione nasce con diversi intendimenti progettuali, quindi con diverse finalità d'uso. Pertanto la tabella che pubblichiamo sui modelli che offre il mercato nella fascia interessata vuole essere soltanto un'informazione in più per il lettore.

## Scheda tecnica

Imbarcazione: *Solaris Two*. Progettista: *Douglas Peterson*. Costruttore: *Se.Ri.Gi.*, via Curiel 49, 33051 Aquileia, tel 0431/91304. Commercializzazione: *Centro Nautico Toscano*, scali Cialdini 27, 57123 Livorno, telefono 0586/39044. Generalità: tipo di imbarcazione: *sloop/cutter*; materiale di costruzione: scafo e coperta in *sandwich di Airex e vetroresina*, gel Savid e vetro Owens Corning; lunghezza f.t. m 12,90 lung. al gall. m 10,50; largh. max m 4,12; immersione m 2,35; dislocamento t 10,00; zavorra t 4,00; motorizzazione *Volvo Penta 2003 turbo 43 cv*; riserva acqua lt 600; carburante lt 220.

## Piano velico e attrezzatura

Sup. totale mq 115; sup. randa mq 42; sup. genoa mq 73; albero *Velscaf*; winch *Barient*, attrezz. coperta *Barbarossa, Goiot, Lewmar, Navtec*.

## Indici di prestazione

Slanci della carena LOA/LWL = 1,228. Finezza della carena BWL/LWL = 0,361. Rapporto di zavorra (Z/Δ) 100 = 0,4. Indice di stabilità di forma SA × H / (BWL)<sup>3</sup> = 35,62. Superficie velica per tonnellata SA/Δ = mq/ton 11,5. Potenza motrice per tonnellata HP/Δ = ton 4,3. Numero di Bruce √SA/Δ = 0,498 Dislocamento relativo Δ/(LWL)<sup>3</sup> = kg/m<sup>3</sup> 8,63. Velocità limite teorica 2,54 √LWL = nodi 8,23.

## Pro

- Costruita per durare
- Attrezzatura molto curata, anche esuberante
- Carena sicura

## Contro

- La finitura ricercata di particolari non essenziali fa salire il prezzo
- Con 6 posti letto su tredici metri è desiderabile una cala vele a prua
- La dinette non è trasformabile