

# BELLA e

# possibile

## Beautiful and ATTAINABLE



# 11.97m

CHI HA DETTO CHE ESTETICA E "MARINITÀ" NON VANNO D'ACCORDO? BRUNELLO ACAMPORA E SOLARIS POWER DIMOSTRANO IL CONTRARIO. WHOEVER SAID THAT LOOKING GOOD AND BEING SEAWORTHY CAN'T GO TOGETHER? BRUNELLO ACAMPORA AND SOLARIS POWER HAVE PROVED THE OPPOSITE.

by Niccolò Volpiati  
photo by Maurizio Paradisi and Andrea Pisapia

Ma nonna diceva sempre alle sue figlie: "Se bella vuoi apparire, un po' devi soffrire". Brunello Acampora, progettista di questo, come di tutti i modelli Solaris Power, non è della stessa scuola. Ha ampiamente dimostrato che si può fare una bella barca che sia anche confortevole e marina. L'estetica, il design ricercato, non devono essere per forza sinonimo di scomodità. E nemmeno di barche che attirano l'attenzione in banchina, ma che, appena mollano gli ormeggi, soffrono anche un'onda di cinque centimetri. Design e funzionalità possono convivere. Anzi, la funzionalità è una componente del design. I modelli a motore di Solaris si sono distinti proprio per questa caratteristica. Le linee sono accattivanti, ma ci si muove a bordo in sicurezza, anche mentre si naviga. I passavanti laterali sono ampi, c'è sempre un tientibene a cui aggrapparsi, anche se non si vede, e le fiancate sono sufficientemente ampie per proteggere il camminamento. Il 40 Open, nonostante sia più piccolo dei modelli precedenti, mantiene tutte queste caratteristiche. Ci si muove da prua a poppa senza problemi, non c'è la battagliaiola, ma un tientibene che corre all'esterno del prendisole di prua e mai, in qualsiasi zona della coperta, si ha la sensazione di spostarsi come se si stesse facendo un'arrampicata su una parete rocciosa.

C'è un altro aspetto, probabilmente quello fondamentale, che ci può rivelare la "marinità" di una barca: la sua carena. Il mare a Palma di Maiorca non è particolarmente agitato, ma, trattandosi di una località turistica molto frequentata dai diportisti, non mancano le scie di imbarcazioni, traghetti e navi. La sensazione al timone è quella della sicurezza. Lo scafo fende bene le onde, le affronta senza problemi qualsiasi sia l'angolo con il quale le si attraversa. I motori sono due Volvo D6 da 440 cv ciascuno con i piedi poppieri, non ci sono gli Ips come per il 44 e il 48, ma la maneggevolezza è comunque ottimale. Il 40' vira senza problemi, senza consumare troppa acqua, ed è una bella sensazione farlo a tutta barra a quasi 40 nodi di velocità. Le performance sono di tutto rispetto. Alla massima ho raggiunto i 41 nodi e per planare ne sono bastati 14. Il range per scegliere l'andatura di crociera preferita è più che ampio e i consumi sono sempre contenuti. I litri/ora al minimo di planata sono solo 53 per entrambi i propulsori e alla massima 177.

I tre seggiolini per pilota e copiloti sono avvolgenti e contribuiscono ad aumentare la sensazione di sicurezza durante la navigazione.

*The three seats for the helm and co-pilots are welcoming and help to increase the feeling of safety while underway.*





IL PROGETTO È STATO REALIZZATO DA VICTORY DESIGN DI BRUNELLO ACAMPORA. L'UFFICIO TECNICO DEL CANTIERE HA COLLABORATO SOPRATTUTTO PER GLI ALLESTIMENTI INTERNI. THE PROJECT WAS EXECUTED BY BRUNELLO ACAMPORA'S VICTORY DESIGN STUDIO, WORKING TOGETHER WITH THE YARD'S TECHNICAL DEPARTMENT, ESPECIALLY ON THE INTERIOR FURNISHINGS.



Valori molto contenuti, soprattutto se pensiamo che si naviga a 30 nodi con solo 30 litri/ora. E il valore dei litri per miglio conferma questi dati, perché si rimane quasi sempre intorno ai tre e solamente alla massima velocità si arriva a 4,3 litri per miglio. Di positivo c'è anche l'assetto. La barca è piatta, parallela alla superficie del mare, e lo è a qualsiasi andatura. La prua non è troppo bassa e non si rischiano ingavonate e spruzzi di acqua quando si naviga a velocità sostenute. Queste performance le abbiamo raggiunte con la motorizzazione massima installabile, ma la scelta è ampia. È possibile optare per una coppia da 280, da 300 o da 380 cv. Ma la carena del 40 Open è stata progettata per adattarsi anche alla propulsione con motori fuoribordo. In coperta si è scelto un layout semplice e razionale che sfrutta bene lo spazio

a disposizione, garantendo sempre la facilità di muoversi a bordo. Ho apprezzato la possibilità di spostarsi da una fiancata all'altra senza dover circumnavigare prendisole e divanetti. A differenza di altri modelli più grandi, il 40 Open non ha le fiancate del pozzetto abbattibili, anche perché forse non se ne sente la necessità. In cambio, c'è un'ampia piattaforma di poppa che garantisce l'accesso al mare con facilità. L'allestimento è presto fatto: al centro consolle, mobile cucina, prendisole, divanetti e area living e tutt'attorno il camminamento per muoversi agilmente da prua a poppa e viceversa. L'hard top poggia su un unico sostegno che appare solido e robusto tant'è che, anche a 40 nodi di velocità, non ho avvertito vibrazioni particolari. Il parabrezza è un buon compromesso: protegge, ma non è eccessivamente

chiuso. In sostanza non arriva a toccare l'hard top, consentendo così un buon afflusso d'aria. Del resto il 40' è un open, pensato per una navigazione in Mediterraneo che non necessita di protezioni esagerate. Sottocoperta il layout ha visto la collaborazione dello studio tecnico del cantiere. Le due scelte che mi hanno convinto di più sono l'abitabilità e l'assenza di inutili repliche. Per la prima, l'altezza nella maggior parte degli spazi sottocoperta supera i due metri, fatta eccezione per la cabina di poppa con i due letti singoli che rimane sotto il pozzetto e per il bagno che è comunque un locale ampio e confortevole con box doccia separato. Le inutili repliche che sono state evitate sono negli arredi. Non c'è una seconda cucina che sarebbe stata di troppo essendocene già una in pozzetto, né aree living di cui abbonda la coperta.



Spazi aperti anche sottocoperta. Le cabine sono due, una matrimoniale e una con una coppia di cuccette singole. Ottima abitabilità senza incidere sulle linee della barca che rimangono molto sportive.

There are also open spaces below the deck. There are two cabins, one double and one with a pair of single beds. The headroom is excellent without having an impact on the lines of the boat, which are still very sporty.

My grandmother always used to tell her daughters: "beauty has a price". Brunello Acampora, who is the designer of this and all other Solaris Power boats, does not share that opinion. He has clearly shown that you can make a beautiful boat that is also comfortable and is good at sea. Attractive and elegant design should not necessarily be synonymous with a lack of comfort. And nor should boats that are impressive in the harbour necessarily struggle with waves of a few inches as soon as they set out. Design and functionality can co-exist. Indeed, functionality is a component of design. Solaris' powered boats stand out precisely because of this. The lines are attractive,

but you can get around safely on board, even when underway. The side decks are wide, and there is always a grab handle to hang on to even if it is not immediately obvious, and the sides are high enough to protect the walkway. The 40 Open, although it is smaller than previous models, has kept all of these characteristics. You can move from stern to bow without any problem; it does not have a bulwark, but rather a handrail which runs along the outside of the bow sun pad and as you move around you never get the feeling, in any part of the deck, that you are climbing up a rocky cliff face. Another feature, probably the most important one, which can indicate the seaworthiness of a

boat, is its hull. The sea at Palma de Mallorca was not especially rough, but since it is a tourist town with a lot of yachts, ferries and ships. The feeling at the helm was one of security. The hull cuts through the waves nicely and handles them without difficulty regardless of the angle. There are two Volvo D6 engines each developing 440 hp, with stern drives. There is no IPS option, as with the 44 and 48, but the handling is nevertheless excellent. The 40' turns without any problem, without needing much room, and making tight turns while doing nearly forty knots feels good. Its performance is perfectly satisfactory. I topped out at 41 knots, and 14 knots were enough to start planning,

*Il tintibene che permette di muoversi in sicurezza è stato collocato all'esterno del prendisole di prua, così non influisce sul design della barca.*

*The grab handle which means you can get around safely has been placed on the outside of the bow sun pad, so it does not affect the boat's design.*



**VELOCITÀ MAX NODI  
TOP SPEED KNOTS**

**41**



**AUTONOMIA MN  
RANGE NM**

**370**



**RAPPORTO PESO  
POTENZA  
MASS  
OUTLET POWER**

**13.9**

**RAPPORTO  
LUNG./LARG.  
L/W**

**3.1**



**SOLARIS YACHTS**  
Via A. Masetti, 20  
I-47100 Forlì (FC)  
T. +39 0543 807062  
info@solarispower.com  
www.solarispower.com

**PROGETTO**  
Victory Design di Brunello Acampora  
e Solaris Power Design Team

**SCAFO**  
Lunghezza ft. 119,7m • Lunghezza al galleggiamento 10,62m • Larghezza massima 3,85m • Pescaggio 0,73m • Dislocamento a vuoto 9.040 kg • Serbatoio carburante 1.000 l • Serbatoio acqua 250 l

**MOTORE**  
2xVolvo Penta D6 440 • Potenza 324 kW (440 cv) • Ciclo operativo 4 tempi • 6 cilindri in linea • Rapporto di compressione 1.69:1 • Cilindrata 5,5 l • Regime di rotazione massima 3800 giri/minuto • Peso a secco 790 kg

**CERTIFICAZIONE CE**  
CAT A

**PREZZO**  
€ 510.300+iva

**PROJECT**  
Brunello Acampora by Victory Design  
and Solaris Power Design Team

**HULL**  
LOA 11,97m • LWL 10,62m • Maximum beam 3,85m • Draft 0,73m • Light mass displacement 9,040 kg • Fuel tank volume 1,000 l • Water tank volume 250 l

**MAIN PROPULSION**  
2xVolvo Penta D6 440 • Outlet mechanical power 324 kW (440 hp) • 4 Stroke • 6 in line cylinders • Compression ratio 1.69:1 • Swept volume 5.5 l • Maximal rotational speed 3800 /min • Dry weight 790 kg

**EC CERTIFICATION**  
CAT A

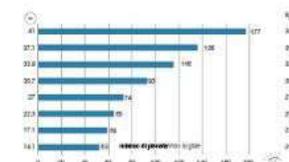
**PRICE**  
€ 510.300, Excl. VAT

**CONDIZIONI DELLA PROVA  
CONDITIONS ON TEST**

**Località//Place** Palma di Maiorca  
**Mare//Sea state** Calmo Calm  
**Vento//Wind speed** 0  
**Persone a bordo//People on board** 4  
**Carburante imbarcato** 500 l  
Fuel volume on board  
**Acqua imbarcata** 100 l  
Water volume on board

**VELOCITÀ IN NODI  
SPEED IN KNOTS**

**CONSUMI L/H  
FUEL CONSUMPTION L/H**



Da zero a planata in 5 secondi  
Gliding time of 5s from 0 to glide  
Da zero a velocità massima in 25 secondi  
Gliding time of 25s for a speed change from 0 to 41 knots (maximum speed)

**LITRO MIGLIO  
(VELOCITÀ DI CRUCIERA)  
L/NA MI  
(CRUISING SPEED)**

**2.7**

Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2100	14.1	5.3	3.7	270	74
2250	17.1	5.9	3.4	294	76
2500	22.3	6.5	2.9	344	78
2750	27.0	7.4	2.7	370	78
3000	30.7	9.3	3.0	333	79
3250	33.9	11.6	3.4	294	80
3500	37.1	13.6	3.7	270	81
3820	41.0	17.7	4.3	232	81



La coppia di Volvo da 440 cavalli spinge il 40 Open fino a 41 nodi con consumi contenuti. I piedi poppieri garantiscono un'ottima manovrabilità.

The pair of Volvo 440s push the 40 Open to 41 knots, while not using much fuel. The stern drives ensure excellent manoeuvrability.

### Engine room

Oltre alla versione con piedi poppieri e due motori di 440 cavalli ciascuno, ce ne sono altre con potenza minore.

As well as the version with two 440 horsepower stern drives, there are other ones available with less power.

There is a very broad range of choices for the preferred cruising speed, and fuel consumption is always low. Just 53 litres per hour were needed for both engines at planning minimum and 177 at top speed. Those are very low figures, especially if you bear in mind that you can do thirty knots and use just 30 litres per hour. And the litres per mile figures confirm that, because they are nearly always around three and only at

top speed do you get up to 4.3 litres per mile. The trim is also a positive note. The boat sits flat, parallel to the water, and does so at any speed.

The bow is not too low, and there is no risk of it dipping or causing spray when you go fast. We got this performance from the maximum power rating that can be installed, but there is a wide choice. You can go for a pair of 280, 300 or 380-hp engines. The deck of the 40 Open has also been designed in such a way that outboards can be fitted. They have gone for a simple and rational deck layout which uses the space available, always ensuring that you can get around easily on board.

I appreciated the fact that one can move from one side to the other without having to clamber around the sun pad or sofas. In contrast to the other, larger models, the sides of the cockpit 40 Open do not open up, perhaps in part because it does not feel necessary. But there is a large stern platform which gives easy access to the water. The setup is very straightforward: the console is in the middle, along with the kitchen unit, sun pad, sofas and living area, and all around there is the walkway to get easily from stern to bow, and back. The hard top sits on single support that seems solid and robust, and even at 40 knots, I did not feel much vibration.

The windscreen is a good compromise: it offers protection but is not excessively closed. It does not reach the hard top, which means there is a good flow of air. Furthermore, the 40' is a deck boat, so it is designed for trips in the Mediterranean, which do not require an excessive amount of protection. Below decks, the layout has had input from the yard's technical department. The two areas which I found most convincing were the headroom and the lack of pointless duplication. With regards to headroom, the height in most of the area below decks exceeds two metres, except for the stern cabin, which is located below the cockpit and has two single beds, and the bathroom – which is nevertheless a large and comfortable space with a separate shower cubicle. Pointless duplication has been avoided in the furnishing. There is no second kitchen, which would have been too much since there is already one in the cockpit, nor is there a living room since there is plenty of space on deck. ■

