

PROVATA DA FORZA 7

A ME IL VENTO

Prima di dirvi cos'è e come è fatto il nuovo 39 piedi della Bavaria, il cantiere tedesco da due anni importato in Italia dalla Eritros di Sanremo, vorremmo innanzitutto dirvi cosa non è e a cosa non assomiglia questa barca che verrà presentata al pubblico italiano in occasione dell'imminente Salone di Genova.

Il 390 non è infatti una di quelle barche-dormitorio costruite strizzando l'occhio alle compagnie di charter - che ai can-

Il nuovo 39 piedi del cantiere tedesco, di professione cruiser, non chiede altro che vento, mare e miglia. In cambio offre tanto spazio, legni eccellenti, potenza e solidità

*di Bruno Kleinfeld
foto di Adam J. Wilson*



TANTA VOGLIA DI NAVIGARE

Linee piene ma pulite, un piano di coperta spazioso e vivibilissimo, grande solidità, costruzione accurata: ecco i pregi sostanziali che fanno del Bavaria 390 una barca ottima per la crociera d'altura.

BAVARIA 390

LE DIMENSIONI GIUSTE

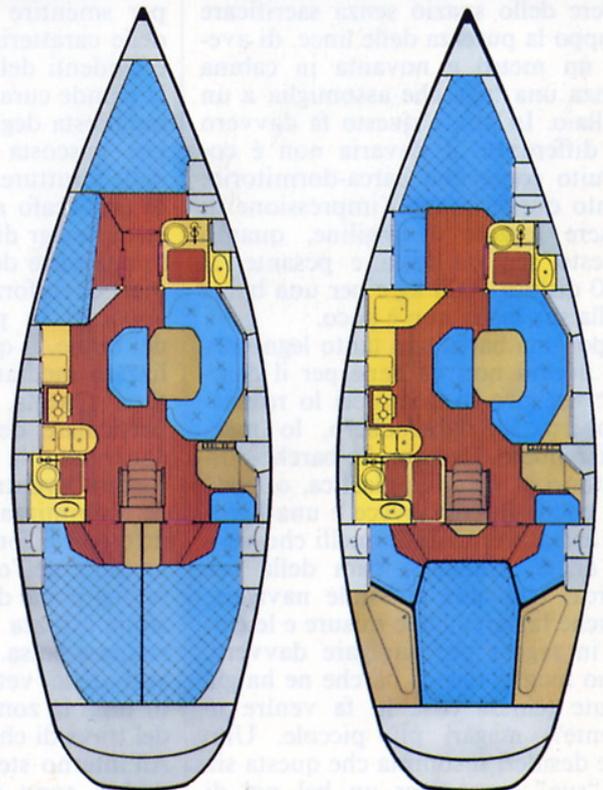
Con i suoi dodici metri abbondanti il Bavaria 390 ha la taglia giusta per mantenere linee belle e garantire spazi e volumi. Sotto, due delle quattro versioni degli interni del 390: a sinistra quella con due cabine a prua e a poppa, a destra quella armatoriale.

tieri, dei quali sono spesso i maggiori committenti, chiedono innanzitutto barche facili da affittare (vendibili, si dice oggi) -piene di spazio sotto, di prendisole a prua e di scalette a poppa. Non importa poi se sono più alte che larghe, più larghe che lunghe: l'importante è che in ogni caso ci siano tre cabine doppie, due bagni, un quadrato da re e la cucina come quella di casa. Non importa se dopo due anni si sono disfatte: di solito dopo due anni vengono vendute. Non importa se non camminano a vela: non guardiamo a queste sottigliezze, suavia! Di solito chi le usa lo fa per sole due settimane; se vuole solo stare in com-

pagnia non gliene frega niente di un paio di nodi in più o di dieci gradi in più al vento.

Il Bavaria 390 non è di queste. Sarà che dalle parti di Würzburg, che è proprio in Baviera (e che non è proprio dalle parti del mare...) non si sono ancora aggiornati sulle nuove tendenze, sarà che da quelle parti hanno un certo spirito conservatore... Fatto sta che non hanno costruito un dormitorio, né una vasca da bagno galleggiante, non una tinozza, non un motel sull'acqua.

No, quegli stupidi mangiacrauti e trincabirra, ostinatamente, anacronisticamente, continuano a costruire barche. Per andare a vela!



BAVARIA 390



SCAFO

Beh, intendiamoci, non che stiamo parlando di uno Sparkman & Stephens o di una replica del Blue Peter. Anche il 390 ha la sua brava scaletta a poppa, tanto per dirne una. È cioè una barca moderna, con un disegno della coperta originale, con soluzioni inedite qua e là. Del resto il disegno è di quel Axel Mohnhaupt, che firma quasi tutti i progetti di casa Bavaria, eccezion fatta per il 410, di Judel-Vrolijk, e che ha già mostrato di aver le idee piuttosto chiare.

Purtuttavia, il 390 si distingue da quelle barche-dormitorio. È largo sì, ma non troppo da snaturare le linee, ancora belle. Il bordo libero si nota, la poppa è piena, i volumi sono generosi. Eppure 39 piedi sono già per fortuna una misura che permette di avere dello spazio senza sacrificare troppo la purezza delle linee, di avere un metro e novanta in cabina senza una tuga che assomiglia a un pollaio. In più, e questo fa davvero la differenza, il Bavaria non è costruito come una barca-dormitorio: tanto quelle danno l'impressione di essere leggere e fragiline, quanto questo sembra tosta e pesante. Il 390 disloca 8000 kg e per una barca della sua taglia non è poco.

E poi una barca con tanto legno negli interni non va bene per il charter: nel giro di due mesi lo rovinerebbero, lo righerebbero, lo macchierebbero. Dentro alle barche-dormitorio ci vuole la plastica, o legno da poco. Questa invece è una barca da armatore. Uno di quelli che vuole anche prendersi cura della sua barca. Uno che ci vuole navigare, perché la barca ha le misure e le carte in regola per navigare davvero. Uno magari che di barche ne ha già avute (chissà cosa lo fa venire in mente?) magari più piccole. Uno che desideri insomma che questa sia la "sua" barca, per un bel po' di

tempo a venire, visto che dà tutta l'impressione di essere una barca che ha voglia di durare a lungo.

COSTRUZIONE

Quando si parla di oggetti prodotti in Germania, quale che sia la loro natura, soffermarsi sulla costruzione è inevitabile. Quello che è ormai divenuto un luogo comune trova dei riscontri significativi: provate a confrontare i depliant di un cantiere tedesco con quelli di altre nazioni. Vi accorgete immediatamente delle differenze, inverse, proporzioni dello spazio dedicato alla presentazione di immagini più "spettacolari" ma magari povere di reali informazioni contro a quello dedicato a immagini e discorsi meno appaganti per l'occhio ma assai più tecniche.

Alla Bavaria non fanno certo nulla per smentire tutto ciò. Anzi. Una delle caratteristiche più accattivanti e evidenti delle loro imbarcazioni è la grande cura costruttiva, la solidità manifesta degli allestimenti e quella più nascosta ma altrettanto reale delle strutture. E così il 390 dispone di uno scafo rinforzato da uno strato di kevlar disposto su tutta la parte anteriore della conchiglia, di madieri di rinforzo in fibra di carbonio applicati in prossimità dell'attacco del bulbo, il quale a sua volta è realizzato mediante una speciale struttura. Questa, grazie a un disegno particolare dell'appendice cui va a connettersi la pinna, permette di assorbire eventuali impatti in modo da minimizzare i rischi in caso di urto con il fondale. In più, per buona parte dell'opera morta e delle superfici piane della coperta, la costruzione utilizza un sandwich di vetroresina e balsa. Gli spessori già notevoli della vetroresina raddoppiano in tutta la zona del dritto di prora e del trave di chiglia.

All'interno stessa filosofia: paratie e mobili sono incorporati allo scafo



mediante resinatura dei bordi di giunzione, garantendo rigidità e durata.

COPERTA

Il piano di coperta del 390 è sicuramente uno dei punti forti di questa barca. Innanzitutto un particolare estetico che non può non colpire: l'uso di listelli di teak per ricoprire la più parte delle superfici piane e calpestabili. Di Vtr a vista ce n'è davvero poca. In più attirano subito lo sguardo le dimensioni del pozzetto. Col tambuccio a centro barca, il pozzetto è chiuso anche sul lato verso prua, guadagnando una panca: il-

BAVARIA
390

IN CROCIERA SENZA SACRIFICI

Altre immagini del 39 piedi del cantiere tedesco che mostrano come questa barca mantenga una discreta armonia del disegno, non inquinato dalla necessità di ampliare i volumi degli interni. Nella pagina a fianco una veduta della coperta le cui superfici piane sono interamente ricoperte di teak: è visibile il grande pozzetto che grazie al posizionamento avanzato del tambuccio e del trasto di randa offre molto posto.



trasto poi è sulla tuga e tutta la zona al di là della colonna del timone a ruota è perfettamente agibile. Le geometrie della coperta e della tuga sono piuttosto articolate, ricche di soluzioni intelligenti e gradevoli, che pensano a risolvere piccoli problemi reali.

Ne sono un esempio le due vasche ricavate nelle alzate che proteggono il pozzetto, coperte da un asse in multistrato di teak, disposte in prossimità del "terminale" dei rinvii delle varie manovre. Il loro scopo è appunto quello di contenere drizze e scotte, facendo pulizia in pozzetto del classico groviglio di cime. Un'al-

tra di queste soluzioni particolari sta nella disposizione di due passi d'uomo, che si aprono sulle cabine di poppa, obliqui al di sotto di una parte delle panche in pozzetto: in rada o all'ormeggio basta dunque sollevare le panche per raddoppiare la luce in cabina. I gavoni a poppa sono tre: due laterali, belli e capienti, uno sotto al sedile del timoniere, davvero gigantesco (qui tra l'altro è possibile ispezionare parte dell'idraulica del timone). I passaggi che portano verso a prua sono percorribilissimi, misurando ben 60 cm. Sul bordo della tuga corrono due tientibene in inox. Anche la superficie

calpestabile della prua è buona: qui si trovano altri due gavoni. Quello all'estremità è per l'ancora (e il verricello elettrico di serie) quello immediatamente dietro può servire per tenerci cime o parabordi, magari anche una vela (fiocco? spi?). Battagliola a due draglie e pulpiti misurano 60 cm di altezza, valore standard. Belle le grandi bitte d'ormeggio, due a prua e due a poppa. Sempre a poppa, sullo spoiler, si trovano scaletta di risalita, doccia a telefono, attacco corrente a 220.

ATTREZZATURA

Il Bavaria 390 è armato con un al-

SCHEDA TECNICA

| | |
|--|---------------------------|
| Progetto: Axel Mohnhaupt | |
| Styling: Bavaria | |
| Costruttore: Bavaria Yachtbau GmbH D - 8701 Giebelstadt/Würzburg - tel. 0/9334/1001 | |
| Importatore/Commercializzazione: Eritros Mare - via Fiume, 51 - 18038 Sanremo - tel. 0184/500019 | |
| Lunghezza fuori tutto | 12.15 m |
| Larghezza massima (B) | 4.00 m |
| Immersione (T) | 1.80 m |
| Dislocamento (D) | 8000 kg |
| Zavorra (Z) | |
| Sup. velica randa (r) | 37.002 m ² |
| Sup. velica genoa (g) | 50.00 m ² |
| Sup. velica spinnaker (s) | 98.00 m ² |
| Sup. velica totale (r+g+Svel) | 87.00 m ² |
| Riserva di acqua dolce | 420 l |
| Riserva di carburante | 150 l |
| Cabine | 2/3/4 |
| Posti letto | 4/6/8 |
| Mat. di costruzione coperta | Vtr - sandwich |
| Mat. di costruzione scafo | Vtr - kevlar |
| Motorizzazione | Volvo Penta 43/PS S Drive |

| | |
|------------------------------------|---------------------|
| Attrezzature di coperta | |
| Albero | Imi/Isomat |
| Verricelli | Lewmar |
| Passi d'uomo | |
| Timoneria | a ruota - idraulica |
| Impianto elettrico | |
| Tensione rete | 12/220 |
| Accumulatori | 3 |
| Capacità totale degli accumulatori | 270+70 Ah |
| Pompa di sentina elettrica | si |
| Autoclavi elettriche | si |
| Salpancore | 1 elettrico |
| Voltmetro rete | si |
| Amperometro | si |
| Impianto idraulico | |
| Pompe di sentina manuali | si |
| Materiale serbatoi | Inox - Pvc |
| Acqua di mare in cucina | no |
| Wc | 2 manuali |
| Prezzo (IVA 19% escl.) | |
| Caribic* | L. 170.891.000 |
| Lajcon* | L. 175.167.000 |

* versioni con doppia cabina poppiera

** versioni con cabina armatoriale poppiera

RASSEGNA D'IMPRESSIONI

| | |
|--|-------|
| Ponte | |
| Distribuzione degli spazi | ●●●●● |
| Agibilità | ●●●● |
| Antidrucciolo | ●●●● |
| Battagliola | ●●● |
| Tientibene | ●●●● |
| Manovre | |
| Punto di mura del fiocco | ●●● |
| Rotaia del fiocco | ●●● |
| Rinvii in pozzetto | ●●●● |
| N° dei winches | 4 |
| Qualità dei winches | buona |
| Scotta di randa | ●●● |
| Attrezzature d'ormeggio ed ancoraggio | |
| Bitte e passacavi | ●●●● |
| Verricello salpancora | ●●●● |
| Stivaggio cime e parabordi | ●●●● |
| Pozzetto | |
| Dimensioni | ●●●●● |
| Comfort all'ormeggio | ●●●●● |
| Comfort in navigazione | ●●●●● |
| Posizione del timoniere | ●●●● |
| Gavoni | ●●●● |
| Accesso ai comandi del motore | ●●●● |
| Leggibilità degli strumenti | ●●● |
| Posizione delle manovre | ●●● |
| Manovre fisse | |
| Albero | ●●● |
| Sartie | ●●● |
| Stralli | ●●●● |
| Boma | ●●● |
| Accesso sottocoperta | |
| Scaletta | ●●● |
| Agibilità | ●●● |
| Antidrucciolo | ●●● |
| Sistema di chiusura | ●●● |
| Quadrato | |
| Agibilità | ●●●● |
| Altezza | ●●● |

| | |
|---------------------------------------|-------|
| Ventilazione | ●●● |
| Illuminazione naturale | ●●● |
| Illuminazione artificiale | ●●● |
| Razionalità dell'allestimento | ●●●● |
| Stipetteria | ●●● |
| Tavola della dinette | ●●●● |
| Cabina/e poppiera | |
| Agibilità per 2 persone | ●●●● |
| Altezza | ●●● |
| Ventilazione | ●●● |
| Illuminazione naturale | ●●●● |
| Illuminazione artificiale | ●●● |
| Dimensioni cuccette | ●●● |
| Stipetteria | ●●● |
| Cucina | |
| Altezza | ●●● |
| Illuminazione e ventilazione naturale | ●●● |
| Illuminazione artificiale | ●●● |
| Lavello | ●● |
| Fornello | ●●●● |
| Ghiacciaia | ●●● |
| Piano di lavoro | ●●● |
| Stipetteria | ●●●● |
| Toilette | |
| Accessibilità e comfort | ●●● |
| Lavabo | ●● |
| Wc | ●●● |
| Doccia | ●● |
| Stipetteria | ●●●● |
| Illuminazione e ventilazione naturale | ●●● |
| Cabina di prua | |
| Agibilità per 2 persone | ●●●● |
| Altezza | ●●● |
| Ventilazione | ●●● |
| Dimensioni cuccette | ●●● |
| Stipetteria | ●●●● |
| Vano motore | |
| Accessibilità | ●●●●● |
| Ventilazione | ●●● |
| Possibilità di pulizia | ●●● |

BAVARIA 390

bero Imi-Isomat a 7/8, rastremato sulla estremità, a due ordini di crocette a V verso poppa, stralutto parancato, paterazzo parancato. Il vang è rigido a paranco. Le regolazioni permettono di lavorare piuttosto efficacemente sulla forma dell'albero e quindi delle vele (soprattutto della randa, ovviamente). Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto: drizze randa, genoa e spi (queste ultime possono essere raddoppiate) vang e borose, alto e basso del tangone (l'attrezzatura per lo spi però è opzionale). Sempre in pozzetto giungono anche la regolazione del carrello di randa e la scotta di randa. Per quest'ultima c'è un winch a parte (Lewmar, come tutti gli altri a bordo, del 24) mentre per le altre manovre sulla tuga ce ne sono due del 40. Gli altri winch forniti di serie sono due del 43 per le scotte del genoa e uno più a poppa del 24. Desiderando attrezzare la barca di spi è prevista l'aggiunta di un'altro winch. I carrelli del punto di scotta sono manovrabili dal pozzetto.

La strumentazione fornita di serie comprende bussola, log e ecoscandaglio: tutti e tre sono montati sulla colonna di supporto della grande ruota, forse non bella esteticamente, ma di certo molto pratica (sul lato che dà verso prua c'è anche un tavolino abbattibile, ottimo per le soste in rada). Sempre qui è montato il quadro motore e possono trovarvi spazio molti altri strumenti.

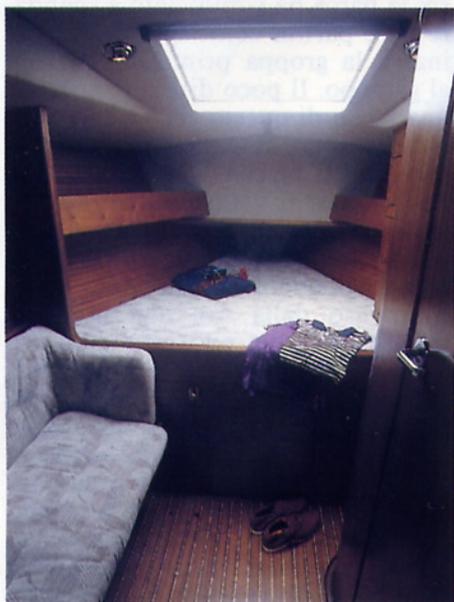
La barca viene fornita con randa stecata, lazy jack, rulla fiocco. Il genoa per le barche vendute in Italia è realizzato dalla Valeria Zaoli.

Il motore è un Volvo Penta di 43 HP, non con linea d'asse, ma con il piede poppiero (sistema SDrive) che, se può dare qualche preoccupazione agli apprensivi che temono il grande "buco" nello scafo, in compenso garantisce un'ottima manovrabilità grazie all'avanzamento del-

IL REGNO DEL LEGNO

Dall'alto a sinistra in senso orario la cucina, la grande dinette, il tavolo da carteggio, una delle cabine di poppa e la cabina armatoriale di prua.

Gli interni della Bavaria sono nobilitati dalla cura delle finiture e dalla scelta dei legni, dalle fiammature. In più anche l'allestimento degli interni manifesta la stessa disposizione alla solidità e alla durata.



la posizione dell'elica.

INTERNI

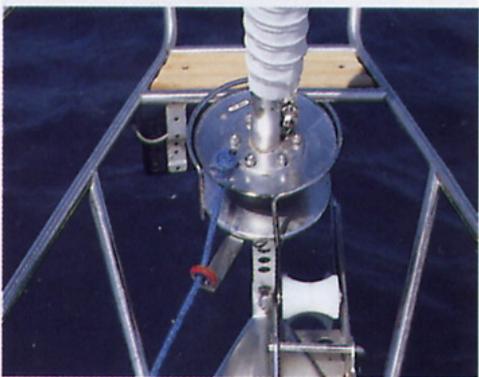
Il Bavaria 390 è disponibile in quattro versioni, diversificate a seconda dell'uso e della capienza. È infatti possibile scegliere tra allestimenti che prevedono due, tre o addirittura quattro cabine doppie, mentre il quadrato resta pressoché invariato e il numero dei bagni è sempre di due. Esiste infatti la possibilità di avere una sola cabina armatoriale a poppa o di utilizzare lo stesso spazio per ricavarne due, sempre doppie. Lo stesso discorso vale per la prua, dove alla cabina unica con cuccetta

a V doppia, se ne può aggiungere una seconda con due cuccette sovrapposte, mangiando un po' dello spazio destinato alla cucina.

Il modello da noi provato disponeva di due cabine di poppa e di una a prua, con una capacità di sei posti letto (dato che in ogni caso il divano in dinette non è trasformabile).

La scelta per l'allestimento degli interni si colloca all'interno della tradizione che vuole la zona sottocoperta calda e accogliente, ricca di legni e ben rifinita. Se c'è oggi chi opta a favore dei nuovi materiali, della maggiore luminosità ottenuta mediante finestrate inconsuete, al-

la Bavaria si può dire che preferisca fare bene le vecchie cose di sempre, senza retorica e con buon gusto. E comunque la ricerca del calore e dell'intimità si produce senza rinunciare alla libertà di movimento e alla sensazione di spazio, al "respiro". Ne è una buona dimostrazione il grande quadrato del 390, ovviamente il primo ambiente cui ci si introduce. Si resta subito colpiti dalla ricerca compiuta nella qualità dei legni, dalle venature ben scelte e sempre armoniosamente orientate, così come colpisce, in termini di geometrie, il grande divano, posizionato a sinistra, fronteggiato da un altro se-



SOLUZIONI INTERESSANTI

A bordo del Bavaria 390 molti sono gli accorgimenti intelligenti studiati per risolvere alcuni piccoli problemi di sempre. Dall'alto: un particolare della colonna del timone su cui è alloggiata la strumentazione, bussola e comandi motore compresi; la "vaschetta" per contenere le drizze; un particolare del rollafiocco Top Reef, di serie, e un'immagine dei due gavoni a prua. Uno contiene l'ancora e il verricello elettrico (anch'esso di serie), l'altro può servire per cime, parabordi o anche per una vela.

dile a circondare il bel tavolo ottagonale: in tal modo possono sedersi comodamente otto persone.

La cucina è posta sulla murata a sinistra. Innovativa la scelta di disporre il lavello ad angolo con il fornello. Si forma così una zona di lavoro dove tutto è a portata di mano e dove chi si trova indaffarato non viene disturbato e a sua volta non disturba il passaggio alle sue spalle. La cucina basculante di ottima qualità è a due fuochi con forno sottostante. Il lavello è ottenuto mediante uno stampo in Vtr; ci sono una ghiacciaia, un frigo ad apertura dall'alto, un grande vano per riporre la cambusa, sportelli, cassetti e stipi in quantità. Ai lati della scaletta, a dritta si trova il carteggio, a sinistra il bagno. Il primo ha un bel sedile comodo, il quadro elettrico a murata, una piccola libreria di fronte e un piano di medie dimensioni. Non eccezionali lo spazio per l'installazione degli strumenti e la capienza del vano per le carte nautiche.

Il bagno è di dimensioni piuttosto contenute (ma nella versione con una sola cabina a poppa praticamente raddoppia) e ospita l'essenziale: il lavello, un paio di sportelli, il wc manuale (bella la pompa). Le cabine di poppa, assolutamente simmetriche e uguali hanno un grande letto che si prolunga a formare un sedile, armadietto, stipetti e specchio. Molto buono l'accesso al vano motori con aperture, oltre a quella classica della scaletta, ricavate su ogni lato. Anche il piede poppiere è ottimamente ispezionabile. La cabina di prua è poi praticamente una cabina armatoriale. Ha infatti il "suo" bagno (la porta del bagno è posta al di là della paratia che separa la cabina dal quadrato). In più è dotata di un divanetto a murata a due posti, di armadio e stipetti vari. Il letto di dimensioni medie ma sufficienti è quello classico a V.

A VELA

Abbiamo provato il Bavaria 390 nelle acque antistanti Sanremo, in una giornata con poco vento che ha senz'altro penalizzato le prestazioni che la barca è probabilmente in grado di dare. Per fortuna dopo una mezz'ora di navigazione è salita una bella arietta che si è portata fino ai 15-18 nodi. Subito è cambiato tutto. Stavamo portando lo MPS al traverso: la barca ha cominciato a sbandare ed è partita come un cavallo che inarca la groppa prima di lanciarsi al galoppo. Il poco divertimento che una barca di questo genere può dare con le ariette, si trasforma immediatamente in piacere di navigare non appena sale il vento e la barca può esprimere la sua potenza. Non molto sensibile al timone, piuttosto lenta a rispondere ai comandi, ha in compenso dalla sua una notevole stabilità di rotta ed è molto equilibrata. E al rinforzare del vento resta sempre comunque nelle mani di chi timona. Il grande pozzetto risulta veramente molto comodo anche in navigazione, il passaggio prua-poppa è estremamente agibile e la manovra a prua facilitata dagli spazi. La coperta è insomma ben studiata e interamente fruibile. I rinvii delle manovre sono tutti ben posizionati e un equipaggio anche numeroso dovrebbe non avere da lamentarsi perfino durante manovre che vedono la partecipazione di più persone. Tutto concorre dunque a qualificare il Bavaria 390 come una barca bella da possedere e con la quale fare delle lunghe crociere assai più che dei semplici weekend. Come dicevamo all'inizio è una barca che ha bisogno di navigare sul serio per essere apprezzata nelle sue vere doti ed è in grado di offrire grande comodità senza essere snaturata nelle forme e nella attrezzatura. In più è di grande affidabilità, grazie a una solidità destinata a durare nel tempo.