



**PROVA**

- Il prezzo
- Prestazioni accettabili a vela, ottime a motore
- La facilità di conduzione



- Non esiste la versione 4 cabine
- Manca l'antidrucciolo su parte della tuga
- Alcune finiture

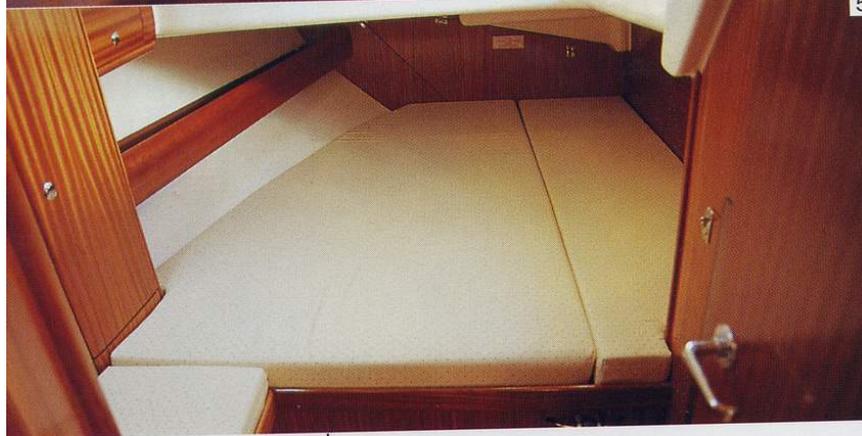
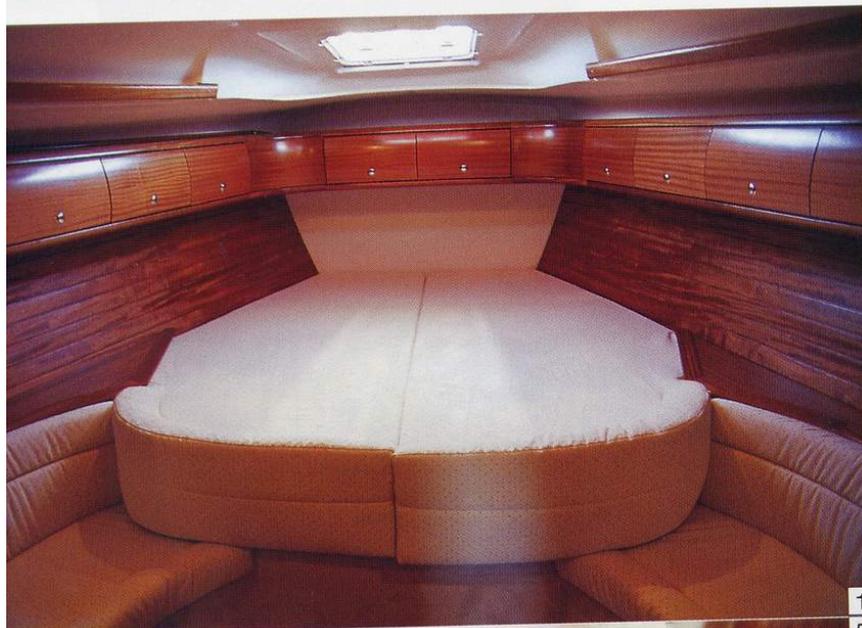
# Bavaria<sup>,49</sup>

Dalla casa tedesca un altro modello al 100% per la crociera dal prezzo imbattibile. Linee più eleganti e rispetto al precedente 50'. Prestazioni nella media, ottima l'abitabilità interna.

di Luca Sordelli

La firma è sempre la stessa, quella dei fratelli Jacopin, studio J&J Design. Rimane anche la filosofia progettuale di tutte le barche dell'ultima serie di Bavaria, 100% crociera, grande abitabilità, facilità di conduzione e, soprattutto, il prezzo più





1. Nella versione a tre cabine l'armatoriale di prua vanta ottime dimensioni. Molto lo spazio di disimpegno ai piedi della cuccetta matrimoniale.
2. La cucina a due fuochi e forno a gas.
3. Uno dei tre bagni di bordo. Quello di prua ha il box doccia separato.
4. Il carteggio, sufficiente lo spazio per installare la strumentazione elettronica.
5. Una delle due cabine gemelle di poppa. Le cuccette misurano 204 x 163 cm.

basso sul mercato. Di nuovo questa barca ha una estetica più curata, bordi liberi più bassi, la tuga più avviata. In più diminuisce, rispetto al precedente 50', il dislocamento mentre è leggermente aumentata la superficie velica. In altre parole si nota la volontà di fare una barca più accattivante e agile rispetto ad altri modelli degli ultimi anni della casa tedesca dove le concessioni alla comodità e all'abitabilità avevano cominciato a prevalere su tutto il resto. Nessuna rivoluzione, rimaniamo sempre, come dicevamo all'inizio, sul genere della crociera pura, ma con un occhio di riguardo in più all'armonia delle forme e alle prestazioni.

E in termini di novità da segnalare l'arrivo, a cominciare dall'anno prossimo, di una nuova serie di Bavaria "race",

tre diverse barche tra i 37 e i 47 piedi, ottimizzate per la regata in chiave IMS. Obiettivo attaccare, anche nell'ambito dei racer/cruiser, Bénéteau e Jeanneau soprattutto sui mercati italiano e spagnolo, dove l'IMS ha preso maggiormente piede. A disegnare queste barche sarà, in collaborazione con i fratelli Jacopin, Doug Peterson.

### Interni

L'abitabilità è uno dei punti forti del Bavaria 49 nonché uno dei cardini su cui si basa il progetto. Tra i numeri significativi spiccano quelli delle altezze interne, ovunque sopra i 190 cm e addirittura 210 in dinette. Valori sorprendenti visto soprattutto che, come dicevamo prima, rispetto ad altri precedenti modelli della casa tedesca (primo fra tutti il vecchio 50') l'altezza sia delle

murate che della tuga non è eccessivo, a tutto vantaggio dell'armonia del profilo dell'imbarcazione.

Due le configurazioni previste per gli interni, a tre e cinque cabine, quindi una "armatoriale" e una per le flotte charter. Manca, stranamente, proprio quella a quattro, che poteva essere quella più equilibrata. Il modello della prova era quello a tre locali, il più grande a prua con una cuccetta doppia da 210 x 175 cm, molto spazio per stivare il bagaglio e bagno sdoppiato, box doccia sulla sinistra e wc e lavandino a destra. Zona regina della barca è però la dinette centrale, grande e luminosa. Il divano è lungo 2 metri e trenta e largo 65 centimetri e diventa quindi facilmente il settimo posto letto a bordo. Non male la zona cucina,



6

attrezzata come la media delle barche di serie di questa taglia, con un frigo capace e il fornello a due fuochi, anche se la zona centrale della U, dove si cucina, è leggermente troppo angusta. Dimensioni "imperiali" invece per il tavolo da carteggio che offre molto spazio per installare l'elettronica ben in vista e anche una superficie del tavolo adatta ad aprire anche le "vecchie" carte nautiche. A poppa le due cabine matrimoniali hanno volumi abbondanti, con importanti centimetri all'ingresso, utili per spogliarsi in piedi e senza dover fare contorsionismi. Purtroppo i due bagni dedicati a questi due locali non hanno accesso diretto e bisogna quindi passare per il quadrato.

Tra le novità, rispetto al precedente 50', una capacità minore dei serbatoi, sia dell'acqua che

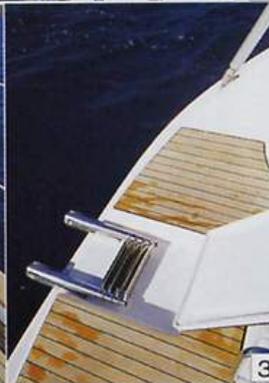
del gasolio. Il primo è passato da 730 a 460 litri, il secondo è sceso da 270 a 210. La capacità attuale è probabilmente sottodimensionata (soprattutto per la versione a cinque cabine) ma è un altro segnale della volontà del cantiere di ridurre il dislocamento (passato da 13.000 a 11.000 kg, per una differenza di lunghezza fuori tutto di solo 40 cm) e gli ingombri interni, per rendere la barca più "agile". Peccato solo che uno dei serbatoi sia ancora a prua, brutto handicap in termini di passo quando si naviga con onda.

### Coperta

Nulla di nuovo, tutto all'insegna della continuità con la tradizione del cantiere. Albero poggiato in coperta, in alluminio, due ordini di crocette senza volanti. Superficie velica nella media

delle concorrenti di ugual dimensione, con un grande genoa avvolgibile da 70 mq e una randa da 53 (assolutamente da evitare quella avvolgibile che, oltre ad avere un taglio meno efficiente, ruba anche 10 mq di tela). In coperta tutto è molto semplice, due winch per drizze e scotta randa sulla tuga e due in pozzetto per il genoa di serie, più un'altra coppia per il gennaker più a poppa, a portata di mano del timoniere, inserita nella lista degli optional. La doppia timoneria apre una vera e propria autostrada dal tambuccio fino allo specchio di poppa la cui zona centrale si abbassa (con un sistema in realtà piuttosto scomodo) sulla plancetta da bagno con scaletta a scomparsa. In pozzetto il taglio "a ogiva" delle panche è un intelligente espediente per offrire un buona

**6. Spazi in abbondanza nella dinette dell'ultima nata in casa Bavaria. L'altezza massima supera i due metri. Buona la ventilazione grazie ai cinque oblò sulla tuga.**



1. Come su tutti gli ultimi modelli della casa tedesca in coperta spiccano le ruotine gemelle e il grande tavolo centrale in pozzetto.
2. Dalla postazione del timoniere buona la visibilità della bussola e sul genoa. Da migliorare la posizione della monoleva.
3. La scaletta a scomparsa nella plancetta di poppa.
4. Il verricello elettrico per l'ancora. Alle sue spalle, nella versione a tre cabine, nella piccola cala vele.
5. Il piccolo trasto di randa corre sulla tuga.

seduta a otto persone senza però rubare troppo spazio sottocoperta (alle cabine di poppa, dove rimangono buoni volumi sopra la cuccetta matrimoniale all'altezza della testa) peccato solo per le eccessive dimensioni del tavolo centrale. Nella versione a tre cabine, alle spalle del gavone dell'ancora è stato ricavato lo spazio per una piccola cala vele, adatta ad ospitare i parabordi.

## La prova

Vento teso, mare piatto. Condizioni più che positive hanno contraddistinto il nostro test. Siamo alla fine tornati in banchina soddisfatti e divertiti. Il Bavaria 49 non è certo uno scafo nato per correre, nervoso e brillante, ma questo lo si capisce semplicemente guardandolo in banchina. Non vuole esserlo. E' invece un progetto coerente, al

100% per la crociera, dalle forme equilibrate. Ci sono piaciute: la capacità di tenere molta tela a riva senza "imbizzarirsi" (randa e genoa pieni fino a 18/20 nodi), e l'estrema facilità con la quale si riesce a portarla praticamente da soli. All'opposto sono da migliorare il sistema di frenelli per il timone, che tende a far percepire la barca "sorda", e alcuni dettagli della coperta, come la tuga per lunghi tratti senza antistrucchio, un minitrasto per la randa poco efficace (e in pratica inutile) e il tavolo in pozzetto, come si diceva prima, veramente troppo ingombrante. Nel complesso i numeri che abbiamo registrato in termini di velocità sono positivi, per una carena che sembra gradire le andature portanti. A motore le prove di rumorosità e velocità le abbiamo fatte all'interno della diga foranea di

Sanremo per ridurre al minimo l'influenza del vento. La barca della prova montava un Volvo Penta diesel da 105 cv che consente di mantenere una media di crociera di 8 nodi, per una punta massima di 9.1. La scelta di questo motore è sicuramente vincente (non a caso offerta nel pacchetto base degli optional compresi nel prezzo da parte dell'importatore italiano) rispetto a quella base prevista dal cantiere, 80 cv, considerando anche che i livelli di rumorosità restano nella norma e che con un elica più raffinata rispetto alle 3 pale fisse di serie si può arrivare a guadagnare ancora qualche decimo di nodo. Da trovare, infine, un posto migliore per la monoleva del gas, ora molto comoda sul bordo esterno del pozzetto ma anche troppo a portata di "pedate" involontarie.

B A V A R I A

Progettato  
& J Design

Prezzo  
1.500 Euro  
motore Volvo

Dati  
Lunghezza f.t. m 14,10  
Larghezza m 13,10 - M  
48 - pescaggio  
Cilindrata standard  
75 con alette  
(a richiesta optional)  
11.000 - zavorra  
Serbatoio acqua  
Consumo carburante lt 21  
10 - n° cabine

Le prestazioni  
a vela

Andatura in  
bolina  
col. larga  
traverso  
casco  
poppa

Nota: la prova  
piatto e quattro  
poullita, serbatoio

# BAVARIA 49 LA PROVA IN CIFRE

## Progetto

J & J Design

## Prezzo

191.500 Euro Iva esclusa, con il motore Volvo Penta da 105 cv.

## Dati

Lungh. f.t. m 14,90 - lungh al gall. m 13,10 - largh. max m 4,48 - pescaggio massimo chiglia standard in ghisa da m 1,75 con alette (2,05 m chiglia lunga optional) - dislocamento kg 11.000 - zavorra kg 3.800 - serbatoio acqua lt 460 - serbatoio carburante lt 210 - n° cuccette 6/10 - n° cabine 3/5.

## Piano velico

Albero in alluminio, armato frazionato 9/10 con 2 ordini di crocette e senza volanti - sup. velica randa mq 53,2 (46,3 avvolgibile) - genoa avvolgibile mq 70 - altezza massima dell'albero m 20,0 - I: 17,3, J: 6,1, P: 16,5, E: 6,8.

## Le misure

**Cabina di prua:** altezza max m 1,97, cuccetta m 2,10 x 1,75  
**quadrato:** altezza m 2,1, cuccetta in quadrato m 2,30 x 0,65  
**cabina di poppa:** altezza m 1,94, cuccette m 2,04 x 1,63 - bagno: altezza m 1,9.

## Motore della prova

Volvo Penta diesel da 105 cv con trasmissione in linea d'asse - potenza all'elica 102 cv - configurazione 4 cilindri in linea - cilindrata lt 2,0 - alesaggio x corsa mm 84 x 89 - peso a secco kg 258 - elica 3 pale fisse.

## Indirizzi

Costruito da Bavaria Yachtbau Giebelstadt (Germania) in Italia Eritros Mare Sanremo tel. 0184/500019 fax 0184/530613 www.eritrosmare.com eritbav@tin.it

## In sintesi

Scafo senza compromessi per la crociera. Linee piacevoli e prestazioni nella media per uno scafo dal prezzo imbattibile. Tra i punti deboli la mancanza di un allestimento a 4 cabine. Da evitare la versione con randa avvolgibile o chiglia corta. Intelligente l'organizzazione della coperta, manca però l'antidrucchiolo su alcune zone della tuga.

## Le prestazioni a vela

andatura	a vela		a motore				
	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)	giri (nodi)	velocità (nodi)	rumorosità (dba) pozz.dinette	cab. prua	
bolina	14	7.1	1000	2.3	64	54	70
bol.larga	14	7.5	1500	3.9	68	56	73
traverso	14	7.4	2000	5.4	69	56	75
lasco	14	7.6	2500	7.1	71	57	76
poppa	14	6.3	3200	8.4	73	59	79
			3800	9.1	75	60	80

Nota: la prova si è svolta a Sanremo con vento tra i 12 e i 15 nodi di intensità, mare piatto e quattro persone a bordo. Vele utilizzate: randa e genoa avvolgibili. Carena pulita, serbatoi al 20%, elica 3 pale fisse.

