



superprova

di Leonardo Zuccaro

pregi

- **Abitabilità interna**
- **Prezzo molto competitivo**
- **Pozzetto confortevole e ben protetto**

difetti

- **Angolo di bolina con vento leggero**
- **Winch sottodimensionati**
- **Pozzo catena inaccessibile**

Il nuovo Bavaria 37 Cruiser, ripreso durante la nostra prova svolta nelle acque di Palma di Maiorca. Con 8 nodi di vento ha dimostrato una buona agilità, a patto di tenere un angolo piuttosto largo.

BAVARIA 37

L'ultimo nato del cantiere tedesco è il più economico e spazioso 11 metri del segmento "crociera pura". Se la cava anche con poco vento ed è facile da manovrare. Una barca ideale per chi si avvicina alla vela.

BAVARIA 37 cruiser

Che sia l'appetibilità dei listini il principale punto di forza dei Bavaria, è noto a tutti. E anche se l'offerta si è ora arricchita di nuove proposte - vedi i Cyclades di Beneteau e gli Harmony di Poncin - la gamma crocieristica del colosso tedesco, di recente interamente rinnovata, continua a essere la più economica del mercato. Lo si evince già confrontando i prezzi base ma ancor più quelli alla boa che beneficiano, oltre che di numerosi accessori standard, anche dell'accorta politica commerciale adottata dalla rete vendita di Bavaria Italia. Per alcuni modelli, come il nuovissimo 37 piedi provato in anteprima nelle acque di Palma di Maiorca, questo vantaggio si rafforza ulteriormente in ragione della sua abitabilità. Chi ha avuto modo di visitarlo al Salone di Genova dello scorso ottobre avrà infatti notato che questo 11 metri può competere, almeno negli interni, con modelli di dimensioni superiori. Più che sostituto del Bavaria 36, lo è di fatto del 38 e il dislocamento di circa 7000 chilogrammi ne è la conferma. Il che rende ancora più interessante il suo listino.

Progetto 7/10

Il progetto del Bavaria 37 porta la firma dello studio sloveno J&J dei fratelli Jakopin, ormai referenti unici del cantiere tedesco sia per la serie Cruiser che per quella sportiva Match. Pur non spiccando come sempre per personalità delle linee, questo modello introduce alcune innovazioni sia nello stile che nei contenuti. Quell'accenno di tuga a due livelli, necessario a incrementare le altezze interne senza appesantire troppo le proporzioni, è l'elemento che maggiormente partecipa al nuovo look Bavaria. Ma anche il dritto di prua più verticale, a cui corrispondono circa 40 cm in più di lunghezza al galleggiamento rispetto al precedente modello, dà il suo contributo all'ammmodernamento estetico, così come la poppa molto larga, garanzia di minor rollio alle portanti. Osservando le sezioni centrali si nota un richiamo a quelle forme "scatolari" degli ultimi racer (fianchi più verticali con maggiore larghezza sull'acqua), qui naturalmente adattate alle esigenze di una barca da crociera che esige volumi pieni anche a prua e un baglio massimo adeguato. Ne consegue un'elevata stabilità di forma, a cui corrisponde una percentuale di zavorra

di appena il 29% del dislocamento. Queste forme hanno inoltre permesso di posizionare il mobilio più verso le murate, a vantaggio della circolazione interna. Per contro aumenta lo sviluppo della superficie bagnata, limite in parte compensato da un nuovo disegno delle appendici, ora più strette e allungate (pescaggio di m 1,95), che oltre a diminuire la resistenza dovrebbero garantire una migliore portanza.

Costruzione 7/10

Primo tra i cantieri europei a puntare sull'automazione dei processi produttivi, Bavaria riesce ad allestire uno scafo in minor tempo rispetto ai concorrenti. Questo, insieme con la forza contrattuale delle sue 3000 unità annue, è alla base dell'economicità dei suoi modelli. Vero è che le finiture appaiono meno curate di un tempo, lo stesso mogano chiaro è di qualità mediocre (tinta e venature disomogenee), ma a questi prezzi è difficile fare di meglio. Invariate le stratifiche dello scafo (sandwich sopra il galleggiamento, laminato pieno al di sotto con interposizione di un tessuto vetro/kevlar nella zona di prua), la costruzione della nuova serie Cruiser vede l'impiego di un madiere d'acciaio su cui poggia il puntone dell'albero e a cui sono agganciati i tiranti interni delle lande. Questa barra di irrigidimento viene incollata alla scocca e poi sormontata dal ragno controstampato, anch'esso fazzolettato allo scafo. Il bulbo in ghisa meccanica è rivestito con ciclo antiruggine, mentre l'asse del timone in acciaio inox scorre su boccole autoallineanti, per una ruota morbida anche sotto sbandamento.

Piano velico 6/10

Come tutti i crociera pura, anche il Bavaria 37 punta prioritariamente sulla facilità di manovra. Di conseguenza il piano velico è di dimensioni contenute, tanto più optando per la randa avvolgibile che toglie 5 mq ai 67,4 mq della dotazione standard di vele Elvstrom, composta da una randa stecata e un genoa rollabile al 135%. Qualcosa in più per il set di vele opzionale "high tech" che porta a 70,8 mq la tela. L'albero di sezione sovradimensionata poggia in coperta ed è armato a 9/10 con sartie spirroidale discontinuo. Di serie il tendipaterazzo a paranco, ma non il vang rigido.

SEGUE A PAG. 74 >>

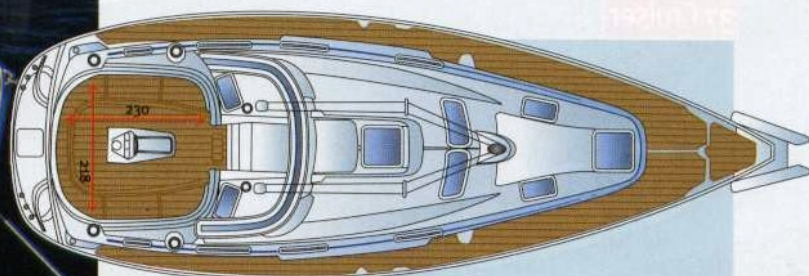


Daniele Oberrauch/Sea&See

Sotto, la tuga offre varie zone prendisole sia a prua che a poppa dell'albero, i suoi bordi esterni sono privi di antisdrucciolo.



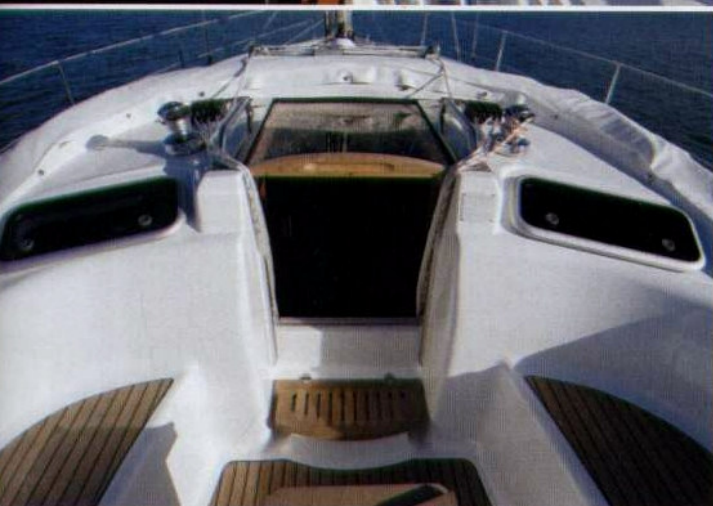
A sinistra, uno dei due gavoni ricavati sotto le panche del pozzetto, dove stivare la zattera. Oltre a questi c'è un vano separato per la bombola del gas.



COPERTA 8/10

A sinistra, il profondo pozzetto ospita un tavolo fisso solidale con la colonnina del timone. Molto confortevoli le panche, che offrono tre sedute per lato. Sotto a sinistra, la zona d'ingresso con il gradino in teak di dubbia robustezza.

Grazie alla notevole larghezza delle sezioni poppiere, i progettisti hanno potuto realizzare un pozzetto molto ampio, senza per questo penalizzare la larghezza dei passavanti, ben agibili lungo tutto il loro sviluppo. La colonnina strutturale con tavolo fisso, utile per puntarsi in navigazione, intralcia poco la circolazione e la sua lunghezza è tale da consentire di spostarsi da un winch all'altro senza ostacoli. L'unico punto critico è in corrispondenza della ruota, dove le panche lineari al posto di quelle svasate presenti sul precedente modello limitano il passaggio. In compenso la posizione al timone, specie seduti all'interno, è ergonomica quanto lo è l'accesso allo spoiler sia dall'apertura ricavata nella schiena d'asino, sia dai due gradini posti ai lati dello specchio di poppa. Da rivedere invece il gradino in teak ai piedi dell'ingresso sottocoperta: basta appoggiare il piede non al centro per romperlo. Lo schema delle manovre è tradizionale, ai due winch del genoa (sottodimensionati) si possono aggiungere i due opzionali per lo spi, montati vicino alla ruota. Drizze e scotta randa sono rinviati ai due winch, anch'essi piccoli, sulla tuga. Quest'ultima ospita il recesso per riporre il dodger e il trasto randa, come sempre corto e in posizione troppo avanzata. Superfici prendisole ce ne sono a sufficienza sia dietro che davanti all'albero, ampia e libera anche l'area del ponte prodiero. Notevole infine il volume dei due gavoni in pozzetto, mentre risulta poco accessibile il pozzo della catena.



Sopra, l'accesso al pozzo catena è ostacolato dalla sede del salpancora.



Sopra, la schiena d'asino rimovibile consente un comodo passaggio allo spoiler. A destra, una immagine dei passavanti di larghezza sufficiente da prua fino a estrema poppa.

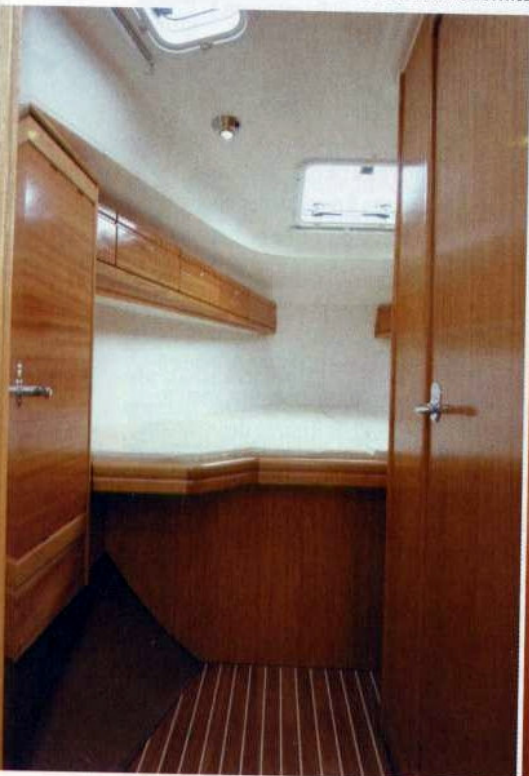


ATTREZZATURE

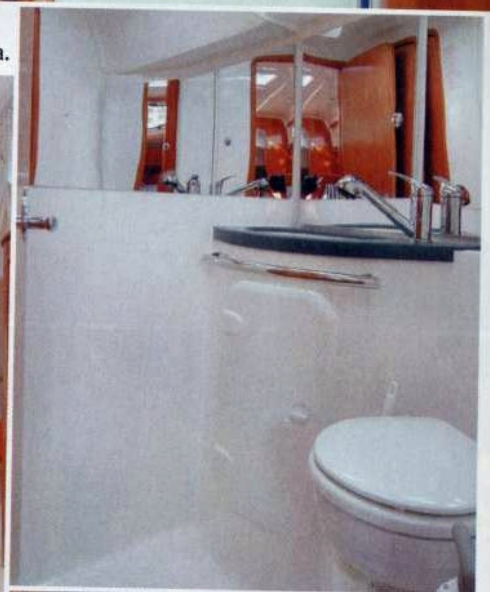
Winch scotte genoa: ...2 Lewmar 40 ST2 v
 Winch drizze e sc. r.: ...2 Lewmar 30 ST 2 v
 Rotaie e trasto randa:Rutgerson
 Stopper: 8 Rutgerson
 Albero e boma:Selden
 Oblò e boccaporti:Lewmar
 Bussola: Plastimo
 Avvolgifiocco:Furlex 200 S
 Vele:Elvstrom



Sopra, lo spazioso quadrato è composto da un divano a L e uno lineare, entrambi trasformabili in comode cuccette. Ottima l'aerazione fornita dai grandi oblò e dal boccaporto con apertura verso prua.

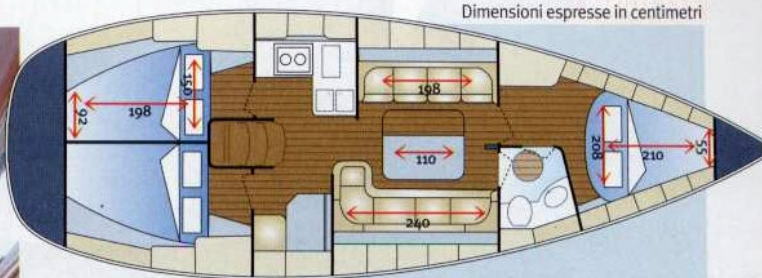


Sopra a sinistra, la cabina di prua dispone di un calpestio lungo oltre un metro; da notare gli stipetti in alto al posto delle mensole. A destra, una delle due cabine gemelle di poppa.



Sopra, la toilette interamente controstampata. A sinistra, il portello per l'accesso frontale al vano motore è sostenuto da un pistone a gas.

Dimensioni espresse in centimetri



INTERNI 10/10

Nell'analisi di un progetto c'è una misura che più di altre è indicativa delle dimensioni interne in rapporto alla lunghezza dello scafo. Si chiama "passo" ed è la distanza tra le due paratie che delimitano il quadrato, ovverosia quella delle cabine di poppa e di prua. Dalla sua estensione dipende quella sensazione di ampiezza (o viceversa di ristrettezza) che si prova scendendo la scala. Nel Bavaria 37 il passo è di 3,60 metri, misura in linea con la categoria dei 40 piedi. Se a questo si sommano il suo baglio massimo di 3,80 metri e l'altezza di 195 cm del quadrato, si può intuire la sorprendente volumetria di questa barca, che anche nella versione a tre cabine (quella in prova visibile nelle foto a lato) mostra una ripartizione molto equilibrata. Tanto che, pur con un locale armatoriale di prua molto spazioso e una funzionale cucina a L al posto di quella a murata, può permettersi il lusso di una luminosissima dinette con due divani contrapposti, uno dei quali lungo ben 240 cm contro gli usuali 195/200 dei concorrenti. Non da meno è la zona carteggio con seduta ergonomica, due stipetti in alto e una lunga consolle angolata per l'elettronica. Le due cabine di poppa, ciascuna dotata di comode cuccette e di un ampio disimpegno, sono aerate da un boccaporto e un oblò. L'unico locale a non superare le misure standard è il bagno, accessibile sia dall'interno della cabina armatoriale che dal quadrato, che sconta la sua posizione a pruvavia della paratia maestra. L'altezza è infatti di poco superiore a 180 cm e lo spazio per gli effetti personali scarso. Tra i pregi va segnalata anche la ventilazione, merito degli oblò di dimensioni molto più grandi rispetto alla norma.

Daniele Oberrauch/Sea&See

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 192
Cucina	cm 194
Dinette	cm 195
Toilette	cm 182
Cabina di prua	cm 184



A sinistra, una immagine che evidenzia la notevole estensione del quadrato, lungo ben 3,60 metri. L'altezza in questa zona varia da un massimo di 195 a un minimo di 192 cm. Dimensioni assolutamente inusuali per una imbarcazione di questa categoria.



Sopra, una vista della cucina con tutti gli stipetti aperti. Il frigo elettrico è di serie, il suo volume è di circa 130 litri. A sinistra, l'ampia zona carteggio il cui piano misura 85x56 cm. Noto anche qui lo stivaggio.



La ruota si è rivelata un po' piccola per timonare seduti all'esterno, ma estremamente morbida anche grazie alla trasmissione a biella.

<< SEGUE DA PAG. 70

Impianti e dotazioni 6/10

Riguardo agli impianti non si nota quella tendenza al risparmio di altri modelli di fascia economica. E questo vale anche per le dotazioni di serie che, fatta eccezione per il salpancora elettrico e il boiler, includono sostanzialmente il necessario per partire in crociera. Cablaggi e tubazioni, prese a mare e valvole, batterie e pompe, ma più in generale l'intera componentistica è di buona qualità. Qualche difetto tuttavia non manca: il serbatoio acque nere è di difficile smontaggio; il quadro elettrico è privo dell'amperometro e di complessa lettura (il disegno a lato degli switch richiede davvero un certo impegno nell'interpretazione); la riserva di acqua dolce è scarsa, salvo montare il serbatoio opzionale di prua con i soliti pessimi effetti sul beccheggio.

A vela 7/10

Non è certo veloce quanto un cruiser-racer, ma nelle condizioni di vento leggero della prova (8 nodi reali) non si è neppure dimostrata una barca lenta quanto il suo ridotto piano velico (specie in altezza) ci aveva fatto supporre. Vero è che l'esemplare del test era equipaggiato con elica a pale abbattibili e set di vele "high tech" (entrambi opzionali) comprendente una randa avvolgibile con stecche verticali che compensa, con il suo leggero allunamento e il migliore profilo, la scarsa efficienza di quella rollabile senza stecche. In bolina, complice l'apparente, il Bavaria 37 ci è sembrato abbastanza agile e capace di mantenere il suo passo, caratteristica degli scafi di un certo peso. Per contro, con le ariette non ha potenza sufficiente per puntare all'orza: se a 60° reali abbiamo sfiorato i 5 nodi di ve-

locità, a 50° il log è sceso subito sotto i 4. In mancanza di uno spi non abbiamo avuto modo di provare le andature portanti, col genoa la barca tende ovviamente a "sedersi". Le poche regolazioni disponibili (niente paranco per i punti di scotta del genoa e trasto randa "virtuale") se da un lato tolgono un po' di verve, dall'altro rendono ancor più semplice la gestione delle manovre. Un comportamento onesto di un progetto che ha come principale obiettivo il comfort.

A motore 9/10

Con il nuovo Volvo 29 cv dotato di S-Drive si naviga a quasi 7 nodi a regime di crociera, mentre al massimo se ne fanno oltre 7,5 (che corrisponde alla velocità critica). Eccellente l'insonorizzazione, merito anche della silenziosità del motore, ampia l'accessibilità al vano sui tre lati. Facili e precise le manovre. ■

DETTAGLI AZZECCATI

1 Le batterie del tipo a piastre rinforzate sono poste nel gavone ricavato sotto il dente del divano a L, lontano dalle acque di sentina. Lo spazio è abbondante in modo da contenere il secondo accumulatore opzionale (visibile nella foto) e facilitarne l'eventuale estrazione. **2** Il vano del motore, in questo caso il nuovo Volvo Penta D1 da 29 cv è accessibile sia sul fronte che lateralmente tramite queste aperture molto ampie. Si può così intervenire con comodità su qualsiasi componente. **3** Enorme il volume di stivaggio ricavato in dinette: oltre allo spazio libero sotto i divani si può contare su quello alle spalle degli schienali. Da notare la treccia di rame che collega le lande al bulbo. **4** Pratica la soluzione del portatagliole del tambuccio, realizzata con tre semplici tasselli in legno montati nella cabina di poppa.



Bavaria 37 Cruiser

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 11,35
 Lunghezza scafo m 11,20
 Lunghezza al gall.: m 9,82
 Larghezza al b. max: m 3,80
 Pescaggio standard: m 1,95
 Dislocamento kg 6900
 Zavorra: kg 2000
 Superficie velica (genoa 135%): mq 67,40
 Superficie randa steccata: mq 33,40
 Superficie genoa avv. 135%: mq 34,00
 I: m 13,56
 J: m 3,95
 P: m 12,65
 E: m 4,55
 Numero cuccette: 6+2
 Motore: Volvo Penta cv 29
 Capacità serbatoio acqua: lt 210
 Capacità serbatoio gasolio: lt 150
 Omologazione CE: Cat. A 8 persone
 Disegnata da: J&J Design
 Costruita da: Bavaria Yachtbau
 Importata da: Bavaria Yachts Italia
 - Eritros 1999, Sanremo (IM), tel. 0184 500019,
 eritrossanremo@eritrossanremo.com
 - Gold Sail, Lignano S. (UD), tel. 0431 720717,
 gold-sail@libero.it
 - Albatros, Rimini, tel. 0541 709067,
 info@albatrosrimini.it
 www.bavariayachts.it



PREZZI

Versione standard € 82.155
 f.co cantiere, Iva esclusa

Dotazioni di serie

Autoclave con filtro, batterie servizi 1x140 Ah, batteria motore 1x55 Ah, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, serbatoio acque nere, scaletta bagno, doccia esterna, tavolo fisso in pozzetto, elica a 2 pale fisse su S-Drive, frigo elettrico, caricabatterie 25 Ah con linea 220 V, ruota rivestita in pelle, sedute e fondo pozzetto rivestiti in teak, Log/speed/eco Tridata Ray Marine ST60, indicatore del vento RayM ST 60, avvolgifiocco, randa steccata, genoa avvolgibile 135%.

Optional

Passavanti rivestiti in teak € 5.379
 Pilota automatico RayM ST 6001 € 3.663
 Vang rigido € 525
 Suppl. caricabatterie 45 Ah € 258
 Randa avvolgibile € 1.702
 Boiler con impianto acqua calda € 1.086
 Impianto doccia in toilette € 646
 Batteria servizi addizionale 140 Ah ... € 284
 Salpancora elettrico € 853
 Suppl. set vele high tech (70,8 mq) ... € 3.656
 Radio CD con antenna e altoparl. € 491
 Capottina paraspruzzi pozzetto € 1.202
 Ancora 15 kg + catena 50 m € 586
 Riscaldamento Webasto 3500 € 2.370
 Bitte a centro barca € 215
 Apertura laterale sulle 2 draglie € 568
 Chiglia basso pescaggio (1,60 m.) € 931

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 8 nodi
 Stato del mare: quasi calmo
 Equipaggio imbarcato: 2 persone
 Serbatoi: 1/3 acqua, 1/3 carburante
 Pulizia carena: buona

Vele usate

Randa avvolgibile - Genoa avvolgibile 130%

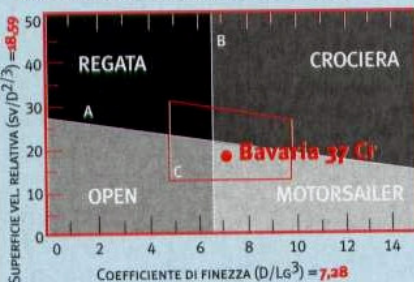
Strumentazioni utilizzate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M

VELOCITÀ A VELA



TIPOLOGIA DI PROGETTO

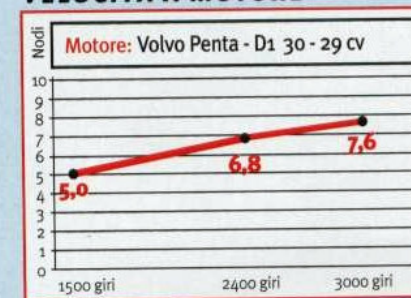


LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. COEFFICIENTE DI FINEZZA: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

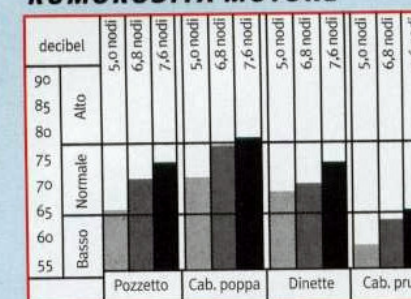
FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x v_{lwl}): nodi 7,61
 Lunghezza scafo/baglio max: 2,94
 (3,00 = barca molto larga)
 (3,60 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/
 dislocamento: 28,9%

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Bavaria 37	Oceanis 373	Harmony 38	Sun Odyssey 37	Delphia 37	Dufour 365 GL	Hanse 370
LFT (m)	11,35	11,25	11,67	11,40	10,74	10,81	11,25
LARG. (m)	3,80	3,75	3,82	3,70	3,61	3,65	3,59
DISLOC. (kg)	6900	6600	7470	6100	7500	5700	6900
S.V. (mq)	67,4	67	69,5	67,8	72,3	63	83,3
IMMERS. (m)	1,95	1,90	1,50	1,45/1,95	2,00	1,70	1,98/1,69
CUCCETTE	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2
PROGETTISTA	J&J	Berret/Racoupeau	Mortain	Fauroux	Skrzat	Felci	J&V
CANTIERE	Bavaria	Beneteau	Harmony	Jeanneau	Delphia	Dufour	Hanse
PREZZO	€ 82.155	€ 105.300	€ 87.760	€ 104.585	€ 88.000	€ 92.850	€ 94.900

Note: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".