



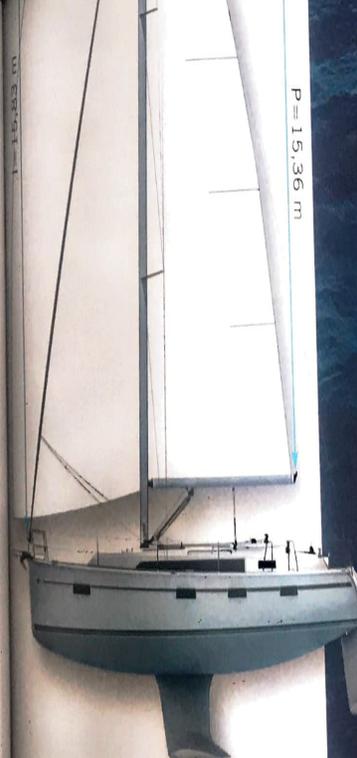
 Bavaria Yachtbau

BAVARIA 41 CRUISER

Ed ecco "l'anello" mancante. Nel listino il Bavaria 41 Cruiser va a collocarsi esattamente a metà strada tra il 37 e il 46 completando l'offerta delle "macchine da crociera" della casa tedesca. La carena riprende quella del collaudato 40, ma ci sono anche una lunga lista di dettagli nuovi. All'interno, ad esempio, c'è più luminosità, un tavolo da carteggio fisso (ottima idea) e un nuovo disegno di quello per la dinette. In coperta spiccano i gavoni più ampi, la finestratura sulla tuga (che è anche un po' più fine a prua) e un nuovo e più pratico disegno del gavone dell'ancora. La novità più interessante, però, non si vede. A tutto vantaggio della rigidità strutturale, c'è infatti un nuovo "ragno" controstampato su cui vanno a inserirsi paratie e i vari moduli in vetroresina. Ne guadagna molto anche la semplificazione nell'impiantistica, che nel suo complesso è ben organizzata e facile da ispezionare (peccato solo per il vizio di voler collocare sempre i serbatoi alle estremità dell'imbarcazione che penalizza le prestazioni della barca). Altro cambiamento importante è il nuovo sistema di demoltiplica del timone (singolo con due ruote), ora molto più preciso e sensibile. Gli interni del 41 Cruiser non riservano grandi sorprese, con la tradizionale disposizione a tre cabine e due bagni, l'armatoriale a prua e le due cabine ospiti, gemelle, a poppa. I volumi sono nel complesso ottimi, e le nuove colorazioni e il maggior numero di

Il nuovo dodici metri tedesco completa l'opera di rinnovamento della gamma Cruiser di Bavaria. Ha volumi abbondanti, un pozzetto molto vivibile e un interessante rapporto qualità prezzo.

passauomo e finestrature aiutano non poco a dare un grande senso di spaziosità. Ci piace anche molto l'idea (comune a tutta la gamma) di valorizzare molto le aree comuni, dinette e cucina, considerando invece le cabine per quello che sono: locali per dormire. Lo spazio, anche qui, non è poco, ma fortunatamente si è rinunciato a volumetrie veramente esagerate in posti, quali la prua e la poppa, dove per il disegno delle coperte d'acqua è sempre meglio essere molto "asciutti"). Altro che accomuna il Bavaria 41 alle sue due sorelle di gamma è il modo di navigare. In una parola: agevole. Nessuno, mettendosi alla guida di questo dodici metri, può pretendere di avere per le mani un veloce leone dei mari. Avrà però una vera e propria crociera che al timone è docile e piuttosto reattiva, con una discreta stabilità di rotta e molto facile da portare, anche da soli. Magari manca qualche metro quadrato di potenza (o piuttosto se si sceglie la randa avvolgibile) ma nel complesso rimane sempre piuttosto divertente, fino a quando il vento non scende sotto i 10 nodi (e qui la scelta del motore nella versione da 40 HP può essere molto furba). Citazione finale per la zona regina della barca: il grande pozzetto a doppia cuccette, tavolo centrale e grande plancia di poppa che si spalancano sull'acqua. E' grande e funzionale: fa venir voglia di ripartire per la crociera. Subito.



Costruzione

Materiale di costruzione scafo: VTR, laminazione tradizionale, sandwich per l'opera morta (anima in Airex), laminato pieno per l'opera viva, resina isotalica - Materiale di costruzione coperta: sandwich di VTR, laminazione tradizionale, sandwich - Bulbo fusione di ghisa - Timoni: due, in VTR, assi in acciaio - Interni - Materiali - legno ricomposto "fineline". Coperture in finta pelle Leatherette.



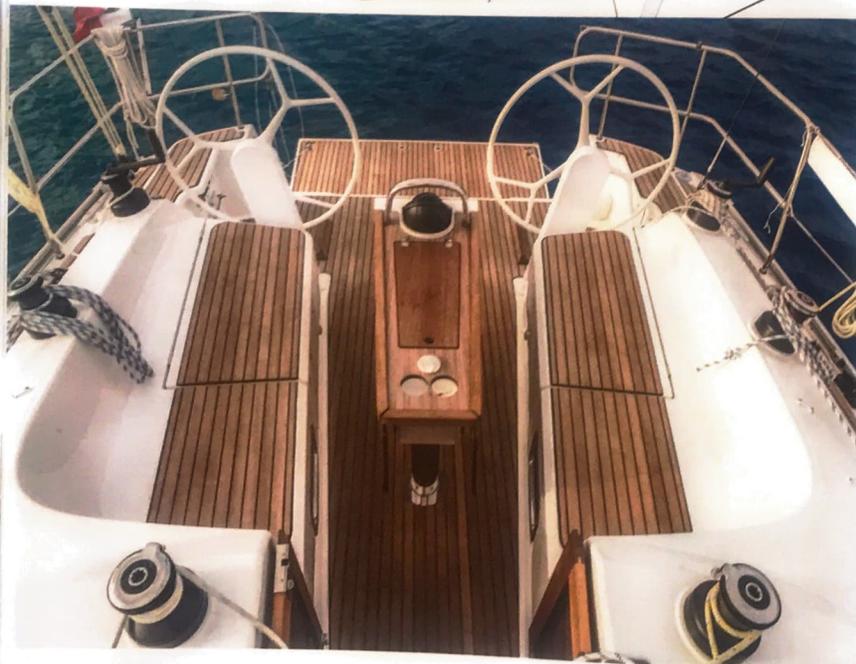
di Luca Sordelli
Impressione di navigazione n. 1568

Scheda tecnica

Progetto: Farr Design, Insenaval S.L. • Costruttore: Bavaria, Germania; www.bavariayachtbau.com • Importatori: M3 Servizi Nautici srl, Andora (SV), tel. 0182.80180, www.m3nautica.it, Gold Sail srl, via Monte Ortigara 1, 33054 Lignano Sabbiadoro (UD), tel. 0431.720717, info@goldsail.it, www.goldsail.it, Albatros Rimini srl, via Ortigara 61, 47921 Rimini (RN), tel. 0541.709067, info@albatrosrimini.it, www.albatrosrimini.it • Categoria di progettazione CE: A • Chiglia: fissa con scarponi finali • Lunghezza ft.: m 12,35 • Lunghezza scafo: m 11,99 • Lunghezza al galleggiamento: m 10,75 • Larghezza massima: m 3,96 • Rapporto lunghezza/larghezza: 3,11 • Pescaggio: m 2,05 • Peso imbarcazione: kg 8.680 • Peso zavorra: kg 2.736 • Rapporto zavorra/peso imbarcazione: 31% • Tipo di armamento: frazionato 9/10, due ordini di crocette acquarierate • Albero: poggiate in coperta, alluminio • Sartame: spiroidale discontinuo • Superficie velica randa: mq 48 • Superficie velica fiocco/genoa: mq 34

• Superficie vela spinnaker o gennaker: mq 102 • Motorizzazione barca in prova: Volvo Penta D1 - 30 HP • Trasmissione: Sail Drive - Elica: 3 pale fisse • Velocità di crociera dichiarata: nd • Capacità serbatoi acqua: litri 210 • Capacità serbatoi nafta: litri 210 • Portata omologata: 8 persone • Principali extra: bimini, sprayhood, elica di prua, aria condizionata, impianto acqua calda dentro e fuori, impianto VHF, impianto antenna tv, pilota automatico, plotter B&G, pozzetto in massello, impianto stereo, serbatoio acqua supplementare da 150 litri, attrezzatura ormeggio, vang rigido, TV a led, vano e alberatura, due display supplementari B&G.

Prezzo base: Euro 124.900 + IVA
Prezzo della barca provata:
Euro 183.300 + IVA



Le impressioni

CONDIZIONI DELLA PROVA - Vento: 18/22 nodi - Mare: calmo.
 PRESTAZIONI RILEVATE - Velocità massima a vela con vento reale di: 18 nodi - Bolina stretta: 6,1 nodi - Bolina larga: 7,4 nodi - Traverso: 7,1 nodi - Lasco e poppa: 7,3 e 5,8 - Velocità a motore misurate: massima 7,9 nodi; crociera a 2.500 giri 7,2 nodi; a 2.000 giri 5,5 nodi. nodi 11,4 nodi a 2.700 giri e nodi 10,2 a 2.200 giri.
 IMPRESSIONI AL TIMONE - Visibilità: la doppia ruota è sempre una bella comodità

per trovare il posto migliore per guardarsi in giro e leggere l'infertura del genoa - Bolina: come c'è da aspettarsi su una pura macchina da crociera, "arrampicarsi" controvento non è il suo mestiere. Ma comunque se la cava senza sfigurare - Traverso, lasco e poppa: qui si cominciano a sfruttare bene i buoni volumi della carena che regalano potenza e stabilità. Velocità nella media, ma notevole stabilità di rotta. - Stabilità di rotta: ottima... appunto, una delle sue doti migliori. E non solo alle portanti - Passaggio sull'onda: giornata di vento teso da terra. Non

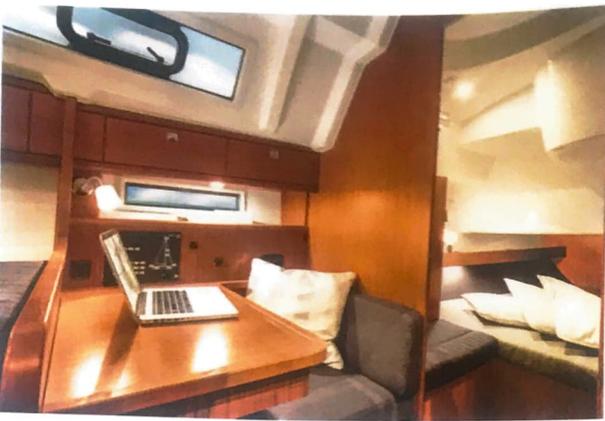
Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su:
www.nautica.it/photo



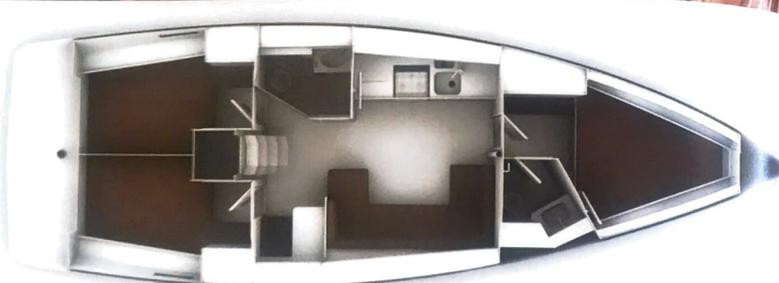
rilevato - Navigazione a motore: la motorizzazione della prova, da 30 HP, numeri non impressionanti, ma comunque più che soddisfacenti. Non guasterebbe la versione da 40 HP - Silenziosità motore: nella norma, il rumore comincia ad essere fastidioso solo navigando al massimo dei giri - Vibrazioni motore: anche qui nella norma. Manovrabilità in porto: con l'elica di prua è veramente a prova d'errore.
VALUTAZIONI SULLA BARCA - Progetto - Carena: collaudato disegno dello studio Farr. Tanti volumi e buona stabilità di forma. Doppia ruota, ma timone singolo. Baglio massimo abbastanza arretrato - Piano velico: tradizionale frazionatura con fiocchetto a bassa sovrapposizione, molto comodo da gestire. Da evitare assolutamente la versione con rollaranda - Coperta: da barca ben più grande. Sorprendenti dimensioni e funzionalità del pozzetto.

- Interni: un buon esempio di come si può fare un undici metri con tre cabine e un bagno, comodi - Gavone ancora: winch Lewmar Proseries ad asse orizzontale, ancora della 15 kg, catena 50 metri diametro 8 - Bittes e passacavi: sei bittes, 4 con passacavo prua e poppa, due a centro barca senza.
 Attrezzatura - Albero e sartame: frazionato a 9/10, poggiate in coperto con sartie in spiroidale discontinui, crocette acquarierate. Il massimo della semplicità - Vele: randa e fiocco avvolgibili con stecche verticali e fascia anti UV - Attrezzatura di coperta: 6 winch Lewmar, di cui 2 da 30' sulla tuga e 4 da 40' in pozzetto.
 Manovre - Timoneria: un timone, due ruote con sistema di demoltiplica Jefa preciso e ben calibrato - Riduzione fiocco: avvolgitore Furlux - Riduzione randa: avvolgitore Selden - Carrelli genoa: sì, non regolabili dal pozzetto - Rinvio delle



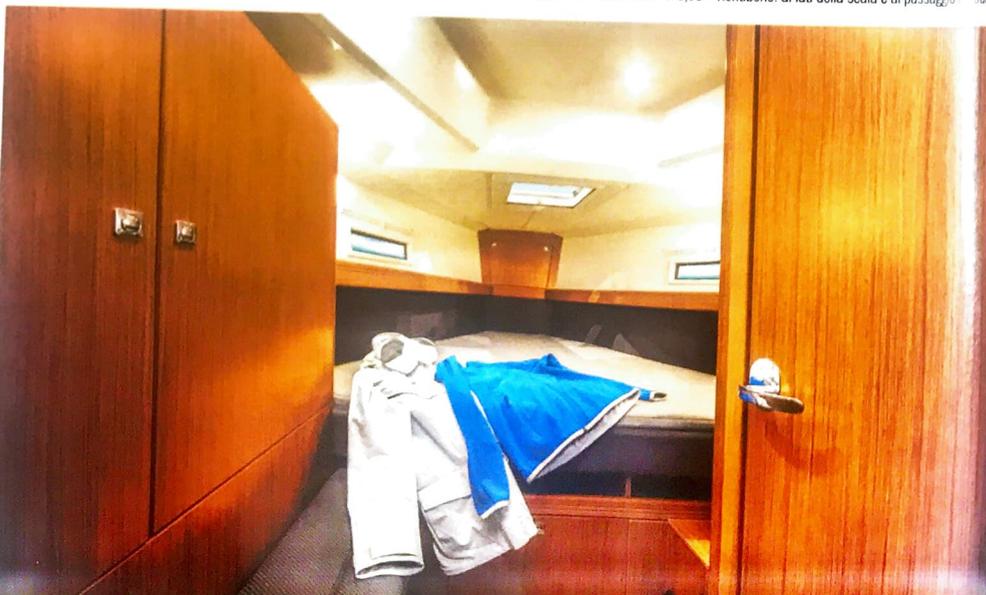


Distribuzione dei volumi molto classica con la cabina armatoriale a prua e le due per gli ospiti, gemelle, a poppa. Ben valorizzata la zona centrale della barca, con un carteggio "vero", una funzionale cucina lineare e una grande dinette.

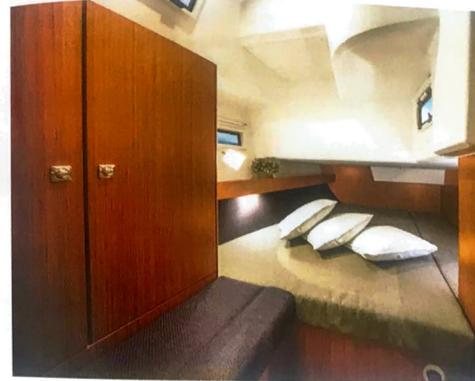


manovre: sulla tuga con doppio ordine di stopper - Trasto randa (caratteristiche carrello): no - Vang: rigido, Selden, rinviato in pozzetto
 Comando motori: monoleva tradizionale Volvo Penta - Strumenti navigazione: 4 display strumenti (due per colonnina) - Strumenti motore: contagiri, amperometro, livello carburante
 Pozzetto - Comfort: nel complesso ottimo, è il centro vitale della barca - Posto di governo: doppia timoneria - Gavoni: due grandi gavoni sotto alle panche - Tavolo

pozzetto: ad ante abbattibili - Doccia esterna: sì, acqua calda e fredda - Pannello autogonfiabile: nel gavone sotto alla panca in pozzetto - Discesa a mare: dalla plancia di poppa abbattibile con scaletta da smontare - Discesa sotto coperta - Facilità di accesso: ottima - Sistema di chiusura: ante fisse incernierate lateralmente con tamburino scorrimo orizzontale - Divisione interna (da prua): cabina matrimoniale doppia; dinette, bagno e cucina che si fronteggiano; cabine matrimoniali gemelle - Quadrato - Altezza interna: m 1,98 - Tientibene: ai lati della scala e al passaggio laterale



accanto alla cucina. Nel complesso più che bene - Comfort dinette: ottimo - Ventilazione: due osteriggi apribili, più quello della cucina - Illuminazione naturale: quattro punti luce, due osteriggi più 4 finestrate laterali - Illuminazione artificiale: 6 punti luce sul ciellino più 3 abatjour - Stivaggio: negli stipi in murata e nei gavoni sotto le sedute
 Carteggio: cm 50 x 75, fisso - Illuminazione artificiale: una luce bianca/rossa dedicata a prua da 210 litri - Fornelli: due più il forno - Cappa: no - Frigo: serbatoio
 Illuminazione naturale: due osteriggi - Illuminazione artificiale: due punti luce - Ventilazione: due osteriggi apribili
 Cabine - Cabina di prua. Tipo: matrimoniale a "V" - Altezza interna: m 1,98 - Numero letti: 1 - Dimensione letto: m 210 x 200 - Aria letti: cm 104/123 - Materiali: legno ricomposto "fineline" essenza Teak. Coperture in finta pelle Leatherette - Ventilazione: un osteriggio apribile - Illuminazione naturale: 3 punti luce - Illuminazione artificiale: due "abatjour", due punti luce sul ciellino - Volumi gavoni e armadi: sufficiente lo spazio a disposizione con un armadio per appendere gli abiti, gli stipi in murata e il vano sotto al letto
 Cabine gemelle di poppa - Tipo: matrimoniale - Altezza interna: m 1,98 - Numero letti e tipo: 1, matrimoniale - Dimensione letto 1: m 1,42 x 200 - Aria letti: cm 63/110 - Materiali: legno ricomposto "fineline" essenza teak - Ventilazione: 2 osteriggi apribili - Illuminazione naturale: due osteriggi - Illuminazione artificiale: 3



punti luce, due vicine al letto, una sul ciellino - Volumi gavoni e armadi: sufficiente, un armadio per appendere gli abiti più o stipo in murata
 Servizio igienico prua - Accesso da: cabina armatoriale - Lavabo: singolo - Comfort: nella media, adeguato - Wc: manuale - Spazio e comfort doccia: non separata - Gestione scarichi: facilmente raggiungibili e riconoscibili - Ventilazione: buona, due osteriggi - Illuminazione naturale: ottima, osteriggi più finestrata laterale - Illuminazione artificiale: anche qui bene, con due punti luce
 Servizio igienico di poppa - Servizio igienico di poppa - Accesso da: dinette - Lavabo: singolo - Comfort: nella media, adeguato - Wc: manuale - Spazio e comfort doccia: non separata - Gestione scarichi: facilmente raggiungibili e riconoscibili - Ventilazione: buona, due osteriggi - Illuminazione naturale: ottima, osteriggi più finestrata laterale - Illuminazione artificiale: anche qui bene, con due punti luce
 Vano motore - Insonorizzazione: adeguata, tradizionale con pannelli schiumati riflettenti - Accessibilità: ottima, su tre lab - Accessibilità controlli: anche qui senza problemi
 Impiantistica - Quadro elettrico - Disposizione: sopra al piccolo carteggio - Interruttori: pannello di controllo con tasti a sfioramento - Strumenti: indicatori di livello acqua e 12 Volt - Impianto B.T.: due batterie AGM, presa a 12 Volt, pannello di controllo sul carteggio - Impianto 220 V: sì, con quattro prese a bordo - Impianto idraulico: serbatoio da 210 litri più uno supplementare da 150 litri - Pompe di sentina: una elettrica e una manuale.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento pozzetto e coperta: bene soprattutto la grande plancia di poppa abbattibile, intelligente continuazione del grande pozzetto con ruote gemelle. Nel complesso vince la grande funzionalità.
Allestimento rig: come da tradizione del cantiere estremamente semplice, ma ben dimensionata. Obiettivo contenimento dei costi, ma anche massima sicurezza.
Trattamento antiscrucciolo: nel complesso efficace teak, anche sui camminamenti laterali e tradizionale bugnato sulle parti in VTR.
Sistemazione zattera autogonfiabile: in uno dei gavoni in pozzetto. Si può fare di meglio. In questo vincono le concorrenti francesi che spesso gli dedicano un apposito gavone a poppa.
 Vani di carico: uno dei punti dove

questo dodici metri è molto forte, soprattutto sottocoperta.
 Ergonomia area timoneria: comoda, strumenti ben leggibili, manovre ragionevolmente a portata di mano.
 Bene.
 Visuale dalla timoneria: decisamente bene, uno dei passi in avanti rispetto alla precedente versione. Il profilo più basso della tuga aiuta a migliorare la visuale anteriore.
 Articolazione degli interni: nessuna invenzione, tanta praticità, armatoriale a prua, cabine ospiti gemelle a poppa e due bagni.
 Finitura: nel complesso sufficiente. Non all'insegna del lusso, ma neanche si ha mai la sensazione di "povertà" negli allestimenti o di mancanza di cura negli assemblaggi. In questo, il cantiere tedesco, ha trovato il giusto equilibrio al fine di mantenere un

notevole rapporto qualità prezzo.
 Cucina: classica, lineare lungo la murata di sinistra. Ma anche ben attrezzata e funzionale. E' (e così deve essere) il fulcro della vita sottocoperta.
 Cabine: molto comode, ma senza eccessi nel voler dedicargli troppi volumi. Luoghi confortevoli, ma solo per dormire. Una scelta giusta.
 Salone: molto lo spazio, e ben organizzato. Anche qui non ci sono soluzioni innovative, ma le volumetrie sono impressionanti.
 Carteggio: è un vero carteggio, isolato e orientato "fronte marcia". Di questi tempi, su barche da crociera, è quasi un miraggio.
 Ergonomia e sicurezza interni: bene. Si fa sentire il mestiere. Tientibene al posto giusto, gradini ben disegnati e nessun errore macroscopico.
 Prestazioni veliche: come le altre sorelle

della gamma, stupisce. Non è certo un mezzo nato per correre sull'acqua, ma neanche sfugge. Non abbiamo mai avuto la sensazione di una barca "sorda".
Risposta timone: qui molto bene. Anche qui vale lo stesso discorso fatto per gli altri Bavaria Cruiser, la demoltiplica e la giusta pastosità sulle ruote rendono piacevole timonare.
Stabilità di rotta: bene, non abbiamo potuto testarla in condizioni impegnative, ma l'impressione è che tende facilmente a correre "sui suoi binari".
Marcia a motore: nella media il ritmo di crociera, sia in termini di silenziosità sia di velocità.
Manovrabilità in acque ristrette: anche con vento al traverso bisogna proprio impegnarsi per sbagliare, almeno avendo a disposizione l'elica di prua (come sulla barca della prova).