



Bavaria 29 DC

di Edoardo Valle

Open sportivo per brevi crociere. Ampia cabina e pozzetto ben organizzato. Prestazioni brillanti grazie all'equilibrato disegno della carena.

E' dal 1978 che Bavaria Yachts è sinonimo di barche a vela, e da qualche anno anche a motore, di qualità. Il cantiere tedesco ha sempre offerto articoli con rapporto qualità/prezzo ben sopra la media dei suoi concorrenti. Metodi costruttivi moderni, processi di assemblaggio computerizzati hanno avuto il supporto e la cooperazione di famosi progettisti, tra cui lo studio J&J Design (Jernej e Japec Jakopin), portando così la società ad avere risultati concreti. Oggi il cantiere vara 2.500 barche l'anno tra i 25 e 49 piedi. Il successo di queste

imbarcazioni ha colpito anche gli armatori italiani, oltre alla qualità del prodotto si è aggiunta una rete di distribuzione e assistenza efficace e una garanzia sui prodotti di cinque anni. Per la prova del Bavaria 29 DC ci siamo rivolti alla Motomar International di Peschiera del Garda ora supportata da altri due importatori: M3 di Andora (Sv) per il nord Tirreno e Med Onè Roma per il centro.

Progetto

La costruzione del 29 DC è realizzata con vtr stratificata a mano e sandwich di balsa. Il sistema costruttivo del cantiere

è denominato GFK-technology e indica un'accurata classificazione dei componenti, un'attenta scelta delle parti strutturali e numerosi test in acqua, questo per garantire sicurezza e stabilità in navigazione e una confortevole vita di bordo. L'utilizzo di resina acida isoftalica, combinata a polveri opache di vtr, neutralizza la diffusione di acqua nel laminato così da evitare il fenomeno dell'osmosi. Per specifiche aree, ad esempio i paglioli e l'arredo, l'uso di laminati meno pregiati ha permesso di abbassare il costo della barca, senza trascurare il look degli ambienti. Altro dato



1
2



3



importante è il limitato uso da parte del cantiere di meccanismi elettroidraulici che ha concesso di alleggerire la struttura, di velocizzare i tempi di installazione e soprattutto di abbassare i costi di lavorazione. Il disegno della carena è quello classico di un open sportivo di 10 metri; si avvale di due pattini per ciascun piano di carena che, in navigazione, vengono assistiti dal prolungamento del ginocchio fino alla prua. Questa conformazione permette di navigare in ogni condizione di mare con stabilità e sicurezza.

Coperta

Il piano di coperta del 29 DC si presenta intelligente e "portato" al relax come ogni barca mediterranea dovrebbe essere. Ciò significa che le aree dedicate alla vita all'aperto sono ben sfruttate, no-

nostante la lunghezza dello scafo. Pozzetto e prendisole sono uniti da un passaggio posto a dritta che permette l'attraversamento dell'intera area senza dover scavalcare divani. A poppa, la planchetta che porta a mare, è a filo d'acqua e nasconde una scaletta ripiegabile. Verso prua, sulla sinistra, si apre la zona prendisole che può accogliere due persone, il lato di poppa è protetto da un tintibene in acciaio inox. Il pozzetto è suddiviso tra un divano a forma di "L", equipaggiabile con un tavolino, e l'area pilotaggio. Quest'ultima è composta da due poltrone singole ergonomiche e dalla consolle di pilotaggio. A poppa della poltrona del pilota è sistemato un piccolo bar a murata. Il passaggio a prua avviene tramite i due passavanti laterali che, per aumentare lo spazio

1. Il pozzetto del Bavaria 29 è studiato per offrire il massimo dello spazio.

Il prendisole di poppa è ampio e ben raccordato al divano a L.

2. Il mobile bar posto sulla fiancata permette di aumentare il comfort all'aperto.

3. La consolle di guida ha un bel pannello centrale in cui si raccolgono tutti gli strumenti dei due motori Volvo Penta.



1 2
3 4



1. Per non perdere centimetri preziosi, si è scelto di creare un unico ambiente trasformabile che funge da dinette e cabina matrimoniale.
2. La cucina è raccolta in un mobile lineare.
3. Buona l'illuminazione naturale degli ambienti, agevolata dall'ampio tambuccio di entrata e dagli oblò laterali.
4. Il bagno è dotato di wc marino, buone le dimensioni.

in quadrato, risultano molto stretti; il pulpito in acciaio inox che circonda la coperta per 3/4 ha il compito di salvaguardare il passaggio. La prua è libera da ostacoli e ben attrezzata per la manovra; oltre ad esserci tre bitte per lato (ideale per l'ormeggio all'inglese), il pulpito di prua è aperto così da facilitare le operazioni d'ancoraggio. Tutte le zone calpestabili nel pozzetto sono rivestite di teak e sono di serie.

Interni

L'unico ambiente sottocoperta offre soprattutto spazio. Il cantiere ha considerato il fatto che progettare più ambienti separati su uno scafo di 10 metri avrebbe limitato il potenziale della vita sottocoperta. Appena scesi i due gradini della porta d'ingresso si apre un unico spa-

zio che racchiude la cucina e la cabina/dinette a prua. La cucina è equipaggiata con un lavandino in inox di forma ovale, un punto cottura e diversi stipetti in legno di ciliegio per lo stivaggio delle provviste. Sulla murata di dritta, separato da tutto il resto, c'è una piccola toilette fornita di wc marino e lavabo. Tutta l'area di prua è occupata dalla cabina matrimoniale. Tolta la parte centrale del letto è possibile trasformare il locale in un divano a forma di U fornito di tavolino. Sul perimetro della cabina sono presenti due stipetti in legno che seguono le murate. Le finiture sono semplici e curate, il pagliolato e l'arredo sono in legno mentre le cucinerie sono color panna. L'illuminazione è garantita in tutto il locale: due oblò per lato, un passauomo in coperta e la porta

d'ingresso in plexiglass sono più che sufficienti per diffondere la luce esterna e mantenere un buon ricircolo d'aria.

La prova

Si è svolta sul basso Garda, nonostante l'assenza di onda abbiamo riscontrato impressioni favorevoli per quanto riguarda le condizioni con acque calme. La carena ha confermato la sua efficacia sia sul misto che a velocità massima. In entrambe le situazioni la barca non ha mostrato sbavature nel seguire la rotta, oltre a ciò il timone ha risposto con prontezza ad ogni azione. Il 29 DC della prova era dotato di due Volvo Penta 4.3 GXi Duoprop da 225 cv, una volta cercato l'assetto migliore abbiamo raggiunto la velocità di 37,2 nodi a 4.800 giri/min. L'ingresso in planata av-

prova

BAVARIA 29 DC - IN CIFRE

Progetto

Bavaria Motor Boats Design.
J&J Design, Jernej e Japac
Jakopin

Prezzo

Euro 71.983 + Iva con 2 Volvo
4.3 Gxi da 225 cavalli

Dati

Lungh. f.t. m 9,28 – largh. max
m 2,98 – altezza dalla linea
dell'acqua m 1,98 – altezza
in cabina m 1,62 – cabine 1
cucette 2 – peso kg 4.000

serb.carburante lt 500 – serb.
acqua lt 110 – n° persone 8
categoria CE (B).

Motori

Due Volvo 4.3 GXi Duoprop
potenza all'elica cavalli 225
regime rot. max giri/min 4.800
cilindrata lt 4,3 – n° cilindri V6 –
alimentazione EFI trasmissione
acquamatic SX/DP-S.

Dotazioni standard

Salpancora 500W con ancora
Delta e 25 metri di catena

fornello alcool/elettrico – telo
copripozzetto – doccia pozzetto
wc con pompa di scarico
manuale frigorifero in diente
strumento bidata eco/log – stereo
cd – casse acque nere da 50 litri-
corrente 220V

Dotazioni optional

Elica di prua (€ 3.711) – frigo
in pozzetto (€ 784) – cuscini
prua (€ 778) – teak pozzetto
(€ 3.000) – teak passavanti
(€ 2.588) – autopilota
Raymarine (€ 4.940)

chartplotter Raymarine
(€ 2.276) – cappottine
Camper (€ 4.569)

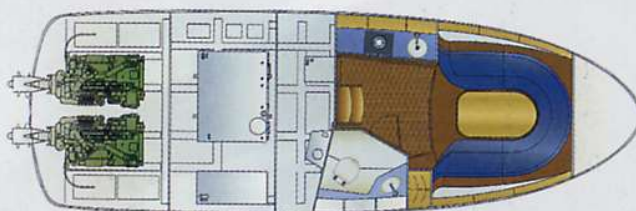
Indirizzi

Costruttore
Bavaria-Yachtbau, Germania
www.bavaria-motorboats.com
Importatore
Motomar International,
Peschiera del Garda (VR),
tel. 045 6400888
www.motomar.it
Med One, (RM), tel. 06 486400.
M3 Andora (SV), tel. 0182 80180.

Le prestazioni

Giri	Nodi	dbA	note
650	3,2	62,2	minimo
1.000	5,0	65,4	
1.400	6,6	66,2	
1.800	7,8	71,7	
2.200	9,9	73	
2.600	14,7	77,5	
2.800	16	77,9	planata
3.000	19,6	77,9	
3.400	24,3	81,5	crociera
3.800	28,8	82,7	
4.200	32,6	85,6	
4.800	37,2	88,3	massima

Note: dati rilevati con pieno carburante, acqua vuoto, due
persone a bordo, acqua piatta.



• Pozzetto
• Rapporto
qualità/prezzo



• Impianti
essenziali
• Passavanti

In sintesi

Barca da vivere soprattutto in coperta anche se, l'unico alloggio presente sottocoperta, offre grande comfort. Agile, scattante e con una velocità massima di 37,2 nodi, il Bavaria 29 DC si presta principalmente ad uscite giornaliere. Alcuni equipaggiamenti, come la piccola cucina, il bagno e il bar esterno, consentono il campeggio nautico di breve durata. Dote fondamentale è il buon rapporto qualità/prezzo, punto forte del cantiere tedesco.

viene a 2.800 giri/min paria a 16 nodi di velocità. I due propulsori garantiscono un'azione stabile a tutti i regimi ciò permette di avere un'accelerazione costante a qualsiasi andatura. Buona anche la velocità di crociera che a 3.400 giri/min si aggira intorno ai 34 nodi. Il fonometro ha mostrato tre diverse aree di rumore. La prima è compresa tra il minimo e i 2.200 giri/min dove il rumore è rimasto costante (63,0 – 73,0 dbA). La seconda va da poco prima la planata fino alla velocità di crociera e corrisponde ad una differenza di rumore molto ridotta (solo 4 dbA paria ad una differenza in giri di 1.200) quindi molto silenziosa. La terza riguarda le velocità sostenute dove il rumore aumenta di quasi 7 dbA in soli 800 giri/min; comunque rimanendo nella norma.

