



di Tommaso Gabba |

Bavaria

38 Match

Inaugura la nuova serie dei cruiser racer del cantiere. Linee d'acqua di Doug Peterson, interni J & J Design. Veloce e agile in acqua, prezzo interessante.

Il mercato chiama e Bavaria risponde. Proprio nel momento in cui la parola d'ordine sembra essere "cruiser-racer" ecco che arriva il 38' Match. Dritti all'obiettivo, pragmatici più che mai, i tedeschi interpretano questo concetto puntando prima di tutto sulle prestazioni sacrificando la facilità di conduzione e il puro comfort della crociera. Questa imbarcazione inaugura la "match series" del cantiere che presto vedrà in acqua anche il 35' e il 42' (quest'ultimo presentato a gennaio al salone di Dusseldorf). Grazie alla capacità costruttiva di una realtà come Bavaria (2.500





1 2



3 4

BAVARIA 38

prova

1. Sulla murata di sinistra, la cucina ad L con doppio lavello e frigo a pozzetto. Molti gli spazi per stivare il materiale necessario.
2. La cabina di prua ha un letto di buone dimensioni. Nel punto più largo raggiunge i 190 cm.
3. Il tavolo da carteggio ha dimensioni superiori alla media e permette di usare le "vecchie" carte.
4. Classica la disposizione della cabina di poppa con un grande letto ed un armadio a murata.

unità all'anno) il prezzo finale riesce ad essere competitivo nonostante la notevole qualità della costruzione; la sfida da vincere non è semplice visto che gli avversari di riferimento sono prima di tutto i First di Bénétteau, fino ad ora leader nel campo dei crociera regata di grande serie.

Progetto

Una accoppiata inedita firma la nuova nata. Doug Peterson si è occupato di linee d'acqua, piano velico e appendici; lo studio J & J (da sempre riferimento per Bavaria) ha pensato l'engineering, gli interni e la coperta. Peterson, mago dello IOR e della Coppa America (per lui vittorie nel '92 e nel '95, con americani e neozelandesi) non si è mai impegnato a fondo nell'IMS, e anche questo crociera regata per quanto "butti

un occhio" a questo mondo non è stato ottimizzato al 100% in quest'ottica. Il Gph (il rating) con cui corre lo dimostra: siamo sui valori di circa 620 anche se nuove modifiche, in primis sul bulbo, sono allo studio (anche se viene da pensare che sarà il nuovo 42' a segnare il vero punto di svolta). Restano comunque linee d'acqua veloci e potenti, che, più libere dalle redini delle stazze regalano buone prestazioni. Dritto di prua verticale, bordo libero non troppo alto e molta superficie velica (la più alta, in rapporto al dislocamento di tutte le concorrenti dirette) i segni distintivi. Da segnalare la tecnica costruttiva che prevede una griglia strutturale in acciaio inscatolata nel controstampo in vtr e dove scaricano albero e sartie. La laminazione è in stratificato assiale

per l'opera viva, sandwich per l'opera morta, il bulbo è tutto in piombo e dal notevole pescaggio di 2,25 metri nella configurazione base. Nel complesso, quindi, una barca molto rigida con una predilezione spontanea per le arie medio leggere.

Interni

La versione del Bavaria 38 Match da noi provata è quella con due sole cabine, una a prua e l'altra poppa. E' prevista (ma, fino ad ora, poco gettonata dai clienti) anche la versione a tre cabine, con due matrimoniali gemelle a poppa e il bagno ricavato nei volumi della cabina di prua. Nel nostro caso il bagno è invece alloggiato alle spalle del tavolo da carteggio ed ha indubbiamente delle buone dimensioni, tanto da poter ospitare anche il vano



porta-cerate nella paratia più a poppa. La cucina a L si trova sulla murata di sinistra non appena scesi sottocoperta. La dinette ha un layout classico, con tavolo centrale con ali abbattibili e due divani contrapposti dei quali uno trasformabile in letto. In realtà questa trasformazione viene offerta come optional dall'importatore italiano perché il cantiere non prevede alcun allungamento del divano per farlo diventare un letto matrimoniale. In ogni caso, il tavolo è asportabile, particolare utile a chi regata spesso. Ottime le dimensioni del tavolo da carteggio che denotano una certa attenzione a particolari troppo spesso trascurati. Nell'insieme gli interni sono estremamente funzionali, anche se abbiamo notato alcune finiture decisamente migliorabili. Buone, in tutte i locali le altezze

(mediamente 186 cm), ottenute senza appesantire troppo le linee esterne della barca.

Coperta

La coperta è improntata in primo luogo alla regata. Molta l'attenzione alla facilità nelle regolazioni e alla gestione con equipaggio numeroso (e non all'opposto, come chiede la crociera, poche regolazioni per pochi a bordo). La poppa è aperta e ha una schiena d'asino rimovibile che serve da seduta per il timoniere quando si è in crociera. Il pozzetto è ampio e con delle sedute in teak molto profonde che verranno apprezzate sia dal regatante che dal crocierista più esigente. Qui alloggiano i due unici gavoni presenti dove poter riporre tutta l'attrezzatura necessaria. A centro barca non esiste la falchetta

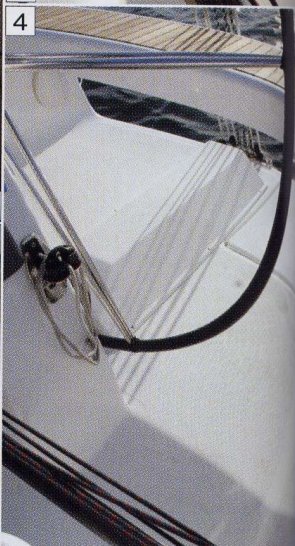
per permettere all'equipaggio di sedersi sopravento per contrastare lo sbandamento della barca (da segnalare anche la notevole larghezza dei passavanti). Nel



complesso non si tratta di una coperta particolarmente pulita perché tutto è a vista, semplice e funzionale (in un'interpretazione

1. La dinette ha un layout tradizionale con tavolo ad ali abbattibili su entrambi i lati e rimovibile

durante le regate. I due divani all'occorrenza diventano cuccette.



1. Pozzetto spazioso per l'equipaggio durante la regata. La seduta del timoniere è rimovibile.
2. Passavanti larghi per facilitare i movimenti verso prua. Da notare la falchetta interrotta a centro barca.
3. In primo piano il carrello randa, dietro i comandi motore.
4. La regolazione del paterazzo rimandata sulla colonnina del timone.
5. Il gavone dell'ancora con verricello orizzontale.

tipicamente "Bavaria"). Tutte le manovre sono ben organizzate e assistite da un equipaggiamento di winches e carrelli Harken di serie ben dimensionato ed efficiente (con la sola eccezione dei winch del genoa, leggermente sottodimensionati).

Il carrello della randa è posto appena davanti alla colonnina del timone ed offre una buona possibilità di regolazione; la scotta randa si manovra con un circuito chiuso "alla tedesca" rimandato ai winch in pozzetto. Il paterazzo non è sdoppiato ed è del tipo "a cascata" con una tripla regolazione e con un rapporto di riduzione di 1:96.

La ruota del timone è realizzata in carbonio in perfetto stile racer e il suo diametro permette una buona vista del genoa (anche se i puntapiedi che servono anche a

coprire il paranco del paterrazzo sono troppo centrali).

La prova

Si è svolta fuori dal porto di Sanremo con mare quasi calmo e con vento di intensità variabile tra i 7 e i 10 nodi. Appena issata la randa la barca ha preso subito velocità dimostrandosi potente e, con l'apertura del genoa con J al 135%, ha raggiunto i 6,5 nodi di bolina, ovvero il suo passo naturale. Abbiamo apprezzato la capacità di stringere il vento e le doti del timone che, anche sotto raffica, non ha mai perso precisione e morbidezza. Come dicevamo sopra la barca è molto rigida, con tanta superficie velica, pesi ben concentrati, e ben costruita. Notevole, di conseguenza, anche la sensibilità alle regolazioni; basta poco per guadagnare decimi di

nodo importanti, o all'opposto, per perderli. La sensazione è quella di una barca potente, con una dinamica più da racer che da cruiser e che fa vivere sensazioni simili alle barche più leggere e più piccole. Le velocità registrate sono indicative di un progetto votato alle performance, come si può leggere nella tabella riportata. Purtroppo non abbiamo potuto provare la barca con lo spi, anche se a vele bianche e con solo 10 nodi di vento il passo è sempre stato più che dignitoso.

Con il motore di serie Volvo da 30 cv e l'elica a tre pale abbattibili abbiamo toccato una punta massima di 7,4 nodi, per un regime di crociera sui 6,7/6,8. Un potenza nel complesso adeguata, con livelli di rumorosità nella media e qualche vibrazione di troppo ai bassi regimi.



BAVARIA 38 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Doug Peterson – J&J Design.

Prezzo

Prezzo base **Euro 103.000** esclusa, **Euro 118.000** Euro i.e. per la versione Fast Cruiser, **Euro 126.500** i.e. per la versione Endurance, **Euro 148.000** i.e. per la versione Racing. Per tutte il prezzo si intende per la versione 2 cabine e con motorizzazione Volvo MD 2030 da 30cv. Le tre offerte sono fatte dall'importatore.

Lo scafo

Lunghezza f.t. **m 11,39** - lunghezza al galleggiamento **m 10,35** - larghezza f.t.

m 3,70 – dislocamento **kg 6.400** zavorra **kg 2.000** - pescaggio **m 2,25** (opz. pescaggio ridotto **m 1,75**) - serb. carburante **lt 90** serb. acqua dolce **lt 150** peso **kg 6.400** - posti letto **n. 6**.

Piano velico

Superficie velica complessiva **m² 88,50** – randa **m² 43,0** – genoa avvolgibile al 135% **m² 45,50** spinnaker **m² 109,0** – albero passante in alluminio, due ordini di crocette acquartierate, sartie in tondino.

Misure interne

Altezza nel salone **cm 187** cabina prua: altezza **cm 182**,

cuccetta **cm 200 x 190** – cabine di poppa: altezza **cm 189**, cucc. **cm 202 x 174** – altezza in bagno **cm 188** – tavolo carteggio **cm 90 x 70** – cuccetta in dinette (optional Eritros) **cm 197 x 100**.

Dotazioni standard

Attrezzatura Harken (2 winches scotte 44 STA, due winches drizza ST Quattro 40 a doppia velocità, due winches per scotta randa, carrelli vari) bussola -log, ecoscandaglio Raymarine ST 60 Tridata sartie in tondino - drizze in spectra - paterazzo a cascata rollafiooco Furlex - attrezzatura spinnaker - due batterie e impianto 220V.

Motore

Volvo Penta - modello MD 2030 diesel – potenza all'asse **29 cv** a 3500 giri/min – cilindrata **lt 0.95** **3 cilindri** in linea – alesaggio x corsa **mm 72 x 75** – peso a secco **kg 154**.

Gli indirizzi

Costruito da **Bavaria Yachtbau GmbH** Germania www.bavaria-yachtbau.com Importato da **Eritros Mare** Sanremo Tel. 0184/500019 Fax 0184/530613 www.eritrosmare.com

Le prestazioni a vela

Andatura	Vento Nodi	Velocità nodi	a motore			
			Giri	velocità nodi	rumorosità dbA pozzetto	dinette
Bolina	9	6,5	1.100	2,6	63	64
Bolina larga	9	6,9	1.500	3,9	65	66
Traverso	9	6,8	2.000	5,1	67	69
Lasco	9	5,8	2.500	6,2	68	72
Poppa	9	4,0	3.000	7,1	70	74
			3.450	7,4	71	78

Nota: la prova si è svolta fuori da Sanremo con vento tra i 7 e i 10 nodi, mare calmo, tre persone a bordo, serbatoio acqua 10%, serbatoio carburante 50%.

- Velocità e agilità
- Il prezzo

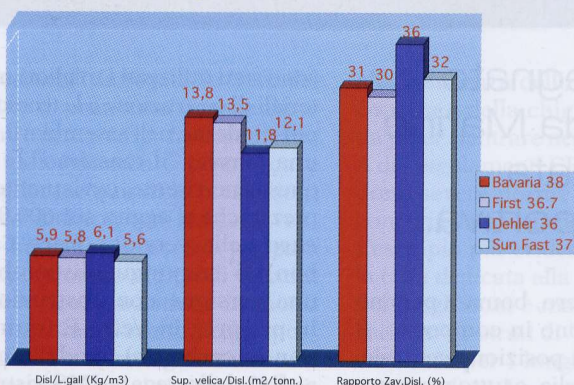


- Alcune finiture
- Coperta "sporca"

In sintesi

Inaugura la flotta cruiser-racer Bavaria. Molta la superficie velica, potenti le linee d'acqua. Una barca per armatori evoluti, sensibile alle regolazioni e dalle ottime prestazioni. Interni spartani ma funzionali.

Gli indici di prestazione a confronto



Dislocamento relativo (disl./gall): più il valore è basso più la barca è leggera.
Sup. velica relativa (sup.velica/disl.): a valori alti corrispondono barche più invelate
Rapp. zavorra/disl.: a valori alti corrispondono barche rigide.



Le avversarie

Barca	L.f.t. (m)	largh. (m)	disl. (kg)	sup. vel. (m ²)	pesc. (m)	Progetto	Cantiere	Prezzo (Euro)
Bavaria 38 Match	11,39	3,70	6.400	88,5	2,25/1,75	Petreson/J&J	Bavaria	103.275
First 36.7	11,00	3,45	5.870	78,5	2,20/1,80	Farr	Bénéteau	93.729
Dehler 36	10,95	3,50	6.000	71	1,60/1,95	Judel/Vroljik	Dehler	118.000
Sun Fast 37	11,40	3,70	6.300	76,4	2,07	Fauroux	Jeanneau	100.660