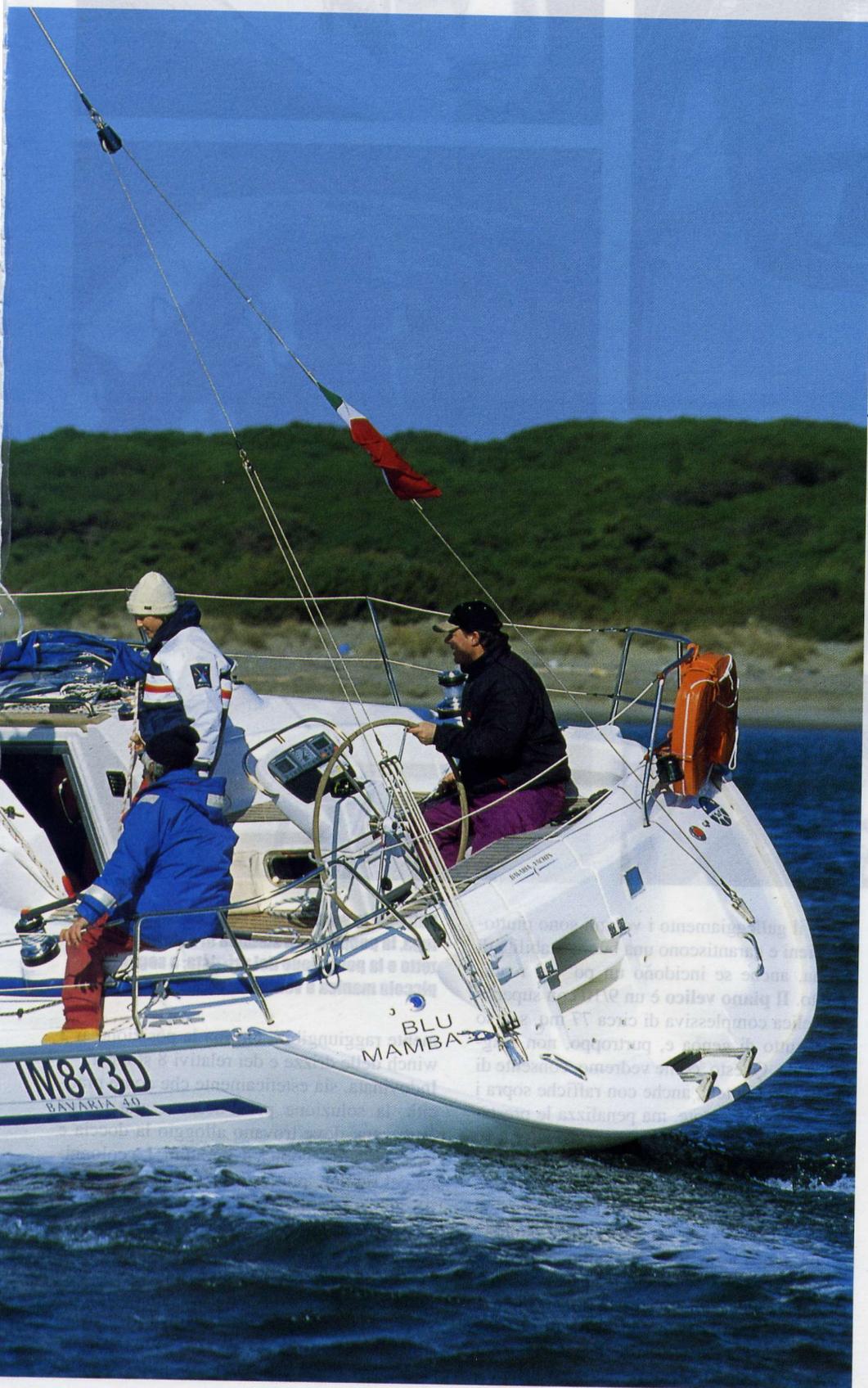


CRUISER

BAVARIA 40





DI VANNI GALGANI
FOTO ANDREA DE MARIA

**Linee piacevoli, interni "caldi"
e prezzo competitivo,
rendono il Bavaria 40 una
delle barche più interessanti
nella categoria dei 12 metri.**

Se un marinaio dello scorso secolo visitasse un marina del 2000, stenterebbe a credere che quegli oggetti galleggianti, dalle strane forme tozze e "blobbate", sono barche, oggetti cioè che devono navigare, affrontare tempeste e cavalcare onde, oltre che ospitare passeggeri. Il mondo della plastica, l'industrializzazione e, soprattutto, la continua ricerca della massima capienza, hanno reso i moderni scafi simili a camper, con tanto di paraurti e larghe superfici vetrate. Il cantiere tedesco Bavaria ha affidato la progettazione della propria gamma ai fratelli Jakopin, meglio noti come J&J, i quali, oltre che essere inflazionati (progettano, tra gli altri, anche alcuni dei Dufour, dei Gib'Sea, dei Sunbeam e dei Gran Soleil) non sono certo degli innovatori: tuttavia hanno il grande pregio di disegnare scafi dalle linee gradevoli e non forzate che, uniti a tughe voluminose ma ben profilate, danno come risultato barche riconoscibili come tali, non velocissime, non elegantissime, ma discrete e armoniose. Il Bavaria 40 si apprezza proprio per questo: seppur dotato di volumi interni invidiabili, mantiene un aspetto da "barca", cosa non scontata nella grande produzione di serie. Una barca giusta, piacevole e sicura nei comportamenti, ricca di possibili regolazioni per dare il gusto di "gestire" le vele e capace di ospitare, con abbondanti spazi fino a 8 persone. Il tutto unito a prezzi decisamente concorrenziali, tra i più bassi della categoria e, non ultimo, alla garanzia di qualità di un prodotto tedesco.

BAVARIA 40



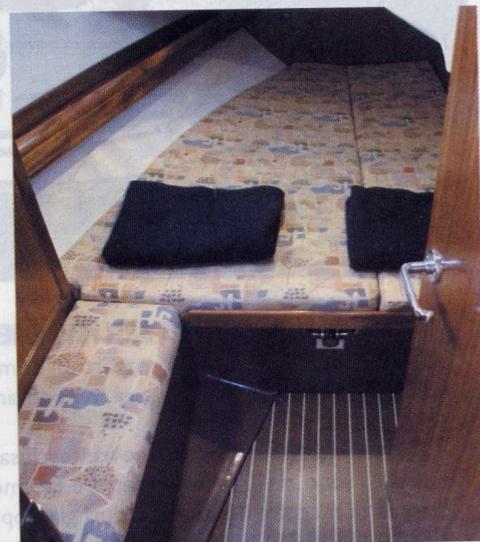
Linee gradevoli e non troppo goffe, pur mantenendo volumi interni notevoli: ma quali sono i segni individuabili che danno questi risultati? Il Bavaria 40 ha **uno scafo** equilibrato, la poppa non è eccessivamente larga e ha un piacevole disegno, anche nella parte destinata al passaggio dal pozzetto. Il cavallino è avvertibile e la prua ha un'inclinazione corretta. Il bordo libero, anche se notevole, è alleggerito da un buono studio della grafica (righe sul galleggiamento, fregi) che, tra l'altro, dà prestigio al cantiere. L'elemento, che riteniamo fondamentale, è lo studio **della tuga** e, in particolare, del rapporto di questa con lo scafo. La maestria con cui i progettisti hanno mascherato l'imponenza delle sovrastrutture è pregevole: forme allungate, riseghe, spigoli, posizione degli oblò, volumetrie celate nei paraonde, tutto apparentemente casuale, denota invece uno studio attento.

Sotto il galleggiamento i volumi sono piuttosto pieni e garantiscono una buona stabilità di forma, anche se incidono un po' sul rendimento. **Il piano velico** è un 9/10 con superficie velica complessiva di circa 77 mq, scarso soprattutto di genoa e, purtroppo, non migliorabile. Questo, come vedremo, consente di tenere tutta la tela, anche con raffiche sopra i 20 nodi di apparente, ma penalizza le prestazioni nei nostri mari. **In coperta** si alternano attrezzature e spazi per il comfort. Pregevole il musone dell'ancora con sistema basculante. Buone le possibili regolazioni che comprendono un paranco per il paterazzo e il punto di scotta genoa a regolazione continua dal pozzetto. Peccato il solito poco utilizzabile trasto, davanti al tambuccio di ingresso, e il vang rigido optional. **Il pozzetto** è profondo e comodo, le panche (rivestite in teak) sono ben disegnate e le attrezzature risultano discretamente

Dall'alto, le parti salienti della coperta, con la tuga, la poppa con il sistema di apertura, il pozzetto e la postazione del drizzista; a seguire, la piccola manica a vento e la capotte paraspruzzi.

mente raggiungibili. Ottima la posizione ai 2 winch delle drizze e dei relativi 8 stopper. Indovinata, sia esteticamente che come praticità, la soluzione per l'accesso alla poppa attrezzata, dove trovano alloggio la doccia e la scaletta telescopica a 3 gradini. La colonnina del timone, piuttosto massiccia, comprende gli strumenti e il quadro del motore, i gavoni sono 2 a livello del pozzetto e si estendono verso poppa.

L'accesso per scendere sottocoperta è molto curato, le alzate dei gradini sono di 25 cm e vi sono sui bordi protezioni antisdrucchiolo in alluminio. Sotto la scala vi è **il vano motore**, esemplare per la categoria: è ampio e ventila-



Dall'alto, il quadrato, il carteggio, la cabina ospiti di dritta, il bagno di poppa, la cabina armatoriale e la cucina. Da notare il piacevole disegno dei mobili.

to, accessibile su ogni lato (anche se la scala si alza solo fino a 90°) e dotato di una notevole ghiotta stagna. **La dinette** è di forma squadrata e può ospitare 6/8 persone, anche se poi il tavolo risulta un po' limitato. Buona la fattura dei cuscini, intelligente la soluzione per i coperchi dei gavoni che rendono possibile la ventilazione. Sotto le sedute trovano alloggio le batterie, 2 da 140 ah più 1 da 55 ah, protette e saldamente fissate al pavimento. Pratica la panchetta centrale incernierata, che evita di smontare i cuscini per accedere al vano di stivaggio. **La cucina** per chiglia (nella versione a 2 cabine è a "C") offre ampi e ben suddivisi spazi di stivaggio. Il frigo da

170 litri ha lo sportello diviso in due, che ne consente l'apertura anche quando si usa il piano di lavoro. **Il carteggio** ha un discreto piano, ma scarsa profondità nel vano sottostante per le carte. Apprezzabili gli sportelli apribili per l'ispezione dell'elettronica e del quadro elettrico (i cui pulsanti, però, hanno una grafica assolutamente poco intuitiva), numerosi i vani per stivaggio. Nel complesso **il quadrato** è dotato di 3 oblò e di 3 osteriggi e le altezze sono sempre superiori ai 190 cm. **La cabina di prua**, destinata all'armatore, è dotata di ampio calpestio, di un letto decisamente troppo stretto ai piedi (35 cm), di un bell'armadio a 2 ante e di vari altri spazi di stivaggio. **Il bagno** è ben organizzato, con un grande lavello, due armadietti e finiture apprezzabili. 2 gli osteriggi nella cabina, 1 nel bagno. **A poppa le cabine** sono quasi gemelle, con letti comodi, calpestii ampi e regolari,

armadi doppi e ben 2 oblò e 1 osteriggio. Più grande di quello di prua, **il bagno di poppa** ha in più un pratico seggiolino per la doccia (o per levarsi la cerata bagnata). **Gli impianti** sono realizzati sempre con correttezza (anche se molti sono opzionali): l'autoclave, immediatamente ispezionabile dal bagno ospiti, è dotata di polmone di espansione, è montata su supporto insonorizzante e utilizza, per le tubazioni, il sistema Speedlift con tubi in pvc senza fascette. Notevoli le batterie da 140 ah della Bosch. Una nota negativa è rappresentata dall'illuminazione artificiale, composta da faretto non incassati e di mediocre fattura, spesso in numero insufficiente (come nelle cabine dove, peraltro, non vi sono luci di lettura) e non dotati di interruttori remoti. Sono, invece, quasi sempre apprezzabili le finiture in mogano che comprendono anche l'uso di masselli.

BAVARIA 40



CHARTER: I DATI FONDAMENTALI

- **Vivibilità esterna:** buona, il pozzetto è comodo e riparato e non è intralciato da attrezzature, vi sono ampi spazi in coperta liberi e piatti per sdraiarsi.
- **Facilità manovre:** tutte le manovre (esclusa la drizza del genoa rollabile) sono rinviate in pozzetto e facilmente fruibili, buono il sistema di raccolta della randa, duri gli stopper sotto sforzo.
- **Manovrabilità a motore:** ottima a marcia avanti, gira su sé stessa, buono l'arresto, in retro sente l'effetto evolutivo dell'elica ma poi manovra bene.
- **Capacità serbatoi:** buona per la nafta, appena sufficiente (e non aumentabile) per l'acqua.
- **Accesso e uso impianti:** tutto molto logico e ordinato, prese a mare reperibili nei bagni, motore totalmente accessibile; quadro elettrico di difficile lettura.
- **Stivaggio effetti personali e cambusa:** più che sufficiente nelle cabine con armadi doppi e mensole; abbondante e ben organizzato in cucina.

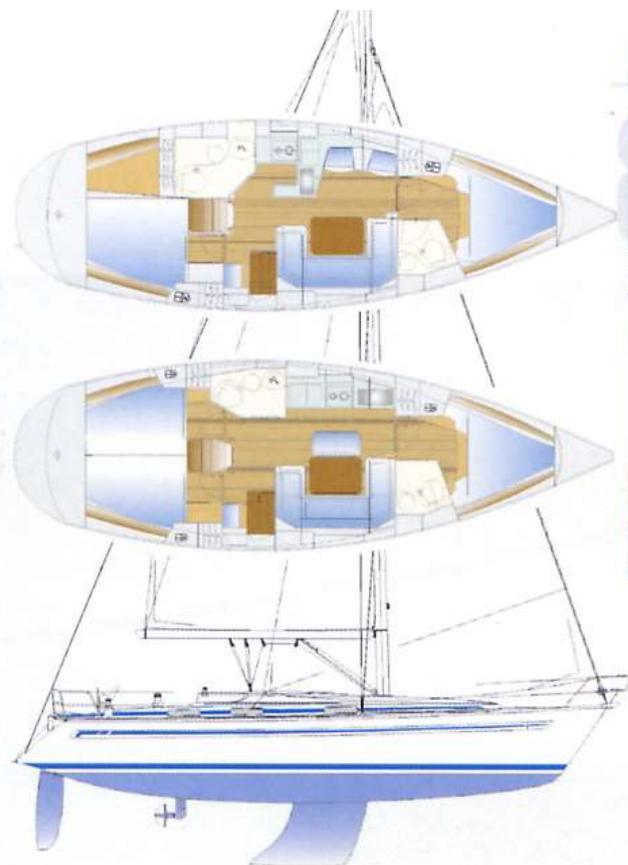


FOTO VANNI GALGANI

Benvenuti a bordo

Siete appena usciti dal porto, anche se l'equipaggio non è esperto e ci sono 15 nodi di reale con raffiche di 20, la manovra non vi ha dato problemi: il vostro Bavaria 40 sente bene il motore e a marcia avanti manovra perfettamente. Issate la randa, aprite il genoa, "proviamo a tenerla tutta": in effetti anche sotto raffica la barca sbanda gradualmente e quando non ce la fa più, ve lo comunica per tempo, il timone si indurisce (forse anche un po' troppo) e basta mollare un po' di randa che subito si torna sotto controllo. Già, mollare la randa: di scotta con il vang cazzato, perché il carrello, con la capottina montata, non è assolutamente utilizzabile (oltre al fatto che la rotaia è di soli 80 cm...). "Tira un po' indietro il punto di scotta così scarichiamo il genoa", cazzate anche il paterazzo, la barca reagisce e naviga più controllabile. Non è un fulmine e dopo le virate fatica un po' a partire, ma vuoi mettere la piacevolezza di navigare senza l'angoscia di dover ridurre tela in continuazione (anche se, in cuor vostro, avreste preferito qualche metro quadro in più per le ariette...). "Il serbatoio di prua non l'ho riempito, tanto stiamo fuori solo una notte". In effetti quando davanti è vuota beccheggia molto meno, se no tra serbatoi a prua e serbatoi a poppa sai che altalena! "Guarda che acqua!": ok, diamo fondo qui: il genoa si arrotola senza problemi, la randa viene giù bene con i Lazyjack e si raccoglie dentro il copri boma; poi però bisogna staccare la drizza... "e chi ci arriva, potevano anche montarlo un gradino sull'albero" ma si sa, i tedeschi sono tutti spilungoni.

Accendete il motore: "ma guarda dove dovevano andarlo a mettere il quadro" in effetti la posizione ai piedi della colonnina dietro alla ruota del timone non è il massimo, per guardare il contagiri bisogna fare bei numeri. L'ancora scende bene, questo musone basculante è eccezionale. Manovrate il pezzo di seduta che si ribalta per formare l'accesso alla poppa, proprio un bel sistema, immediato e leggero. Gli amici si tuffano subito, vostra moglie vuole rosolarsi al sole e si sdraia con un materassino a prua dell'albero. Prima di tuffarvi, scendete sottocoperta ("questa scala è veramente comoda, gradini bassi, tante maniglie") per aprire gli oblò e gli osteriggi: il riscontro è buono, l'aria si ricambia immediatamente. Finalmente vi tuffate, l'acqua è un sogno, la vostra barca dall'acqua vi piace ancora di più, vi sembra di stare in paradiso "costeranno, le barche, ma guarda qui che meraviglia, altro che alberghi". Manca solo uno spuntino: "ci prepari un appetizer?" Vostra moglie, che vi vuole bene, con molta pazienza (stava finalmente per finire quel giallo che si trascinava da mesi...) scende, traffica un po' e velocemente risale con un aperitivo in piena regola: la cucina è organizzata bene, il frigo è ordinato e non si deve faticare per mettere insieme le stoviglie con gli ingredienti. Arriva il buio "per favore, mi attacchi la luce di fonda?" "ok, ma quale diavolo è il disegno? Sembra egizio!". Già, il quadro elettrico... ma va bene lo stesso, dopo aver tribolato un po' a preparare il letto in quadrato ("quella dannata zampetta telescopica!") siete pronti per andare a dormire, ma indugiate ancora in pozzetto: che stellata, chi ci va giù stanotte...?



UN PO' DI MISURE

Passavanti 32÷42 cm
 Panche pozzetto 210x40 cm
 Spazio tra le panche 110 cm
 Alzata gradini scala 25 cm
 Tavolo dinette 105x75 cm
 Tavolo carteggio 85x56 cm
 Letto armatore 195x35÷155 cm
 Letti ospiti 200x80÷130 cm
 Larghezza porte 47 cm

DEDICATO A...

Sotto tutti i punti di vista, riteniamo che il Bavaria 40 sia una barca completa, non legata alle mode, poco appariscente e assolutamente stabile come valore sul mercato degli usati, dato anche il buon prezzo iniziale. E' un'ottima barca sia nella versione armatoriale, con due ampie cabine e dinette con poltroncine, che nella versione adatta anche al charter, da noi provata. La consigliamo a tutti quelli che ogni tanto si fermano a guardare la propria barca, a chi non ama dare nell'occhio, a chi ama la semplicità più del design, a chi non cerca le emozioni forti e vuole stare tranquillo, anche dal punto di vista economico. I Bavaria, come spesso accade nel mondo tedesco, cambiano a piccoli passi e quando, tra alcuni anni, il cantiere progetterà un nuovo 40 piedi, non sarà poi così diverso dal vostro.

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Jakopin & Jakopin

Lunghezza f.t.	12,48	m
Lunghezza gall.	10,95	m
Larghezza	3,99	m
Immersione	1,65/1,95	m
Dislocamento	8.300	kg
Superficie vel.	75,00	m ²
Randa	37,00	m ²
Genoa 140%	41,40	m ²
Motore Volvo MD 2030	30	hp
Serb. nafta	200	l
Serb. acqua	350	l

ATTREZZATURA

- Albero 9/10 Selden 2 crocette acquaretate, poggiate in coperta
- Avvolgifiocco Furlex 300 S
- Osteriggi e oblò Gebo
- Winch Harken 2x44 ST + 1x40 ST
- Stopper (8) Rutgerson
- Timoneria Whitlock ruota ø 90 cm

COSTRUZIONE

- Scafo: solid di vetroresina, resina poliesteri, tessuti di vetro E, struttura con madieri di Vtr.
- Coperta: sandwich di balza con le pelli in resina poliesteri.

DOTAZIONI

- Salpancore elettrico Lofran Cayman 1000 W
- Log/eco tridata Raytheon ST 60
- Frigo elettrico 12 v
- Autoclave con vaso di espansione
- Batterie 2x140 Ah + 1x55 Ah
- Pompa sentina elettrica

METEO DELLA PROVA

Vento: da 12 a 18 nodi reali con raffiche.

Mare: calmo

PREZZO

Bavaria 40 2/3 cabine € 100.495,30

Optional:

Dotaz. ormeggio (ancora + varie)	1.368,61
Attrezzatura Spi + winch 32	2.679,89
Rullaranda	1.401,66
Cappotta grande su tuga	1.026,72
Boiler motore e 220 v	1.081,98
Package elettronica + pilota	4.420,87
Vang rigido a gas	522,65
Caricabatterie 48 amp	947,70
Riscaldamento Webasto	2.600,36
Ponte in teak massello	6.215,04
Oblò sullo scafo apribili	615,10
Chiglia corta	1.177,01
Impianto doccia con pompa di sentina	639,37
Aperture laterali sulla battagliola	566,55

Prezzi f.c.o cantiere in euro IVA esclusa

PER INFORMAZIONI

Eritros Mare - Via Privata Grossi, 9

18038 Sanremo (IM)

Tel. e Fax 0184 500019

www.bavaria-yachtbau.com

Ringraziamo per la disponibilità Massimo Lucchisani della VerdeBlu di Roma.



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO €
Oceanis 41 I	Bénéteau	12,71	3,95	8.530	83,00	133.031,00
Comet 38	Comar	11,90	3,74	6.800	81,70	126.015,50
Dufour Cl. 41	Dufour	12,30	3,98	8.070	82,00	135.393,80
Sun Odyssey 40	Jeanneau	12,20	3,95	7.300	83,10	117.714,50
Feeling 39	Kirié	11,70	4,02	7.150	80,80	124.569,40