

BAVARIA 44





È nato per sostituire il glorioso 42 ed è già un grande successo. Ottimo per la crociera in famiglia, ideale per il charter, vanta il prezzo più basso della categoria. Come sempre, ormai da anni, il cantiere tedesco non sbaglia un colpo

E' l'unico cantiere al mondo capace di contrastare lo starpotere francese. E' anche l'unico cantiere che riesce a produrre barche a costi veramente bassi senza penalizzare troppo la qualità e, soprattutto, mantenendo un aspetto estetico caldo e gradevole. Stiamo parlando, naturalmente, del cantiere tedesco Bavaria, uno dei leader mondiali della produzione di imbarcazioni a vela in grande serie.

I suoi punti di forza? L'elevata automazione delle fasi di lavorazione, le sinergie che nascono avendo in catalogo un modello ogni 3-4 piedi (compreso il potere contrattuale per spuntare ottimi prezzi dai fornitori), la buona cura dell'estetica e della grafica per ottenere un marcato family feeling (in certi casi anche troppo marcato, nel senso che si fa fatica a riconoscere alcuni modelli tra loro).

Il risultato: barche piacevoli alla vista, mediamente robuste, molto abitabili, a prezzi decisamente convenienti, spesso i più bassi della categoria. Certo non mancano i difetti, alcune soluzioni non studiate a fondo, alcune attrezzature sottodimensionate e, soprattutto, superfici veliche ridotte su quasi tutti i modelli. Ma i Bavaria sono indiscutibilmente un punto di riferimento nel mercato dei cruiser e nel mondo del charter. Inoltre, il cantiere ogni anno esce sul mercato con tre o quattro modelli nuovi.

A marzo vi abbiamo presentato il 32, piccolo miracolo di spaziosità. Ora è la volta del 44, il 4 cabine più amato dai charteristi. Se già il 42 ha avuto successo, questo 44, che non è solo più lungo ma anche decisamente più ricco di volumi, non mancherà di certo l'obiettivo (considerando anche il fatto che il prezzo è variato di poco).

Infatti, a fronte di 65 cm in più di lunghezza sono ben 30 i centimetri in più al baglio massimo che, uniti a forme dello scafo decisamente più larghe a poppa, garantiscono volumi interni e spazi in pozzetto veramente abbondanti. E quando vi capiterà di incontrarla in rada, vi renderete conto che, soprattutto rispetto ad alcune rivali francesi, il Bavaria 44 ha un suo fascino e una discreta eleganza delle linee.

Una barca con tutte le carte in regola dal punto di vista razionale di cui, però, potrete anche innamorarvi.

BAVARIA 44



La prima cosa che vi colpirà, guardando il Bavaria 44, è il fatto che, nonostante sia campione di spazi, non lo dimostra affatto. L'aspetto esteriore è equilibrato, la tuga nasconde bene i suoi volumi e la poppa, biglietto da visita di tutte le barche, è proporzionata e ben disegnata. Questo potrebbe sembrare un risultato scontato ma, a nostro avviso, è una delle cose più difficili da ottenere: per capirlo, basta girare per i porti e guardare quali orrori vengono partoriti nel nome dell'abitabilità. **Le linee dello scafo**, anche se alte nei bordi liberi, sono addolcite da un cavallino pronunciato e da un buono studio della garfica. Le sezioni, seppur sempre piuttosto piene e tondeggianti, rispetto ai modelli precedenti denotano una maggiore attenzione alle prestazioni, specie alle andature portanti. Purtroppo si fa sentire la disposizione dei serbatoi alle estremità che, con mare in prua, può innescare un fastidioso beccheggio. **Le appendici** sono un giusto com-

promesso tra le necessità della crociera e il rendimento. Il bulbo, poco allungato, è dotato di grosso scarpone terminale. Il timone, invece, è profondo come il bulbo e, quindi, dotato di un discreto allungamento: come sempre sui Bavaria ha dimostrato una discreta efficienza anche se, in situazioni limite, tende a stallare. **Il piano velico** rappresenta, a nostro avviso, l'unico vero punto debole di questa barca. Se considerate che già il 42 non era particolarmente brillante, il 44 pesa 1.200 kg in più e ha inspiegabilmente quasi 3 mq di superficie velica in meno. E' vero che la carena è più performante, ma la scarsità di tela, specie nei nostri mari, si fa sentire. Con questi presupposti l'opzione della randa avvolgibile diventa proibitiva. Speriamo che il grande sviluppo di mercato in Mediterraneo convinca il cantiere a proporre una versione con albero maggiorato. **Il pozzetto** è uno degli elementi che più differenzia questo 44 dal precedente 42. Gli spazi sono notevolmente

Foto 1, 3: il piacevole disegno della tuga (pericolosa la mancanza di antisdrucchio sui lati rialzati); **2, 6:** il grande pozzetto con il tavolo fisso; **4:** lo specchio di poppa con l'accesso diretto dal pozzetto; **5:** la postazione del drizzista; **7:** il pulpito di prua poggiato sulla grande falchetta in legno; **8:** una delle due ruote gemelle (da notare la posizione ravvicinata dei winch di spi opzionali); **9:** il piede d'albero; **10:** la grande capote che ha il difetto di non abbassarsi completamente.

aumentati e l'adozione della doppia timoneria, oltre che migliorare il punto di vista del timoniere, consente un agevole passaggio allo specchio di poppa, attrezzato e decisamente comodo. Le notevoli dimensioni consentono di avere un tavolo fisso dotato di vano ghiacciaia, senza che questo intralci più di tanto le manovre. Risultano non perfettamente posizionati i winch in pozzetto, i primari a causa della notevole larghezza dei paraonde, quelli



di spi per l'eccessiva vicinanza alle le ruote (si possono usare solo maniglie piccole). Ottima invece la posizione di quelli sulla tuga. La misura dei winch, 48 per i primari e 40 per le drizze, ci è sembrata decisamente scarsa (considerate che sono di serie su molti 36 piedi). Il pozzetto, che è rivestito in teak massello, è anche dotato di quattro ampi gavoni, due con pavimento a livello del pozzetto. Andando verso prua risultano agevoli, anche se un po' stretti, i passavanti protetti anche dalla falchetta in legno. Davanti al tambuccio, oltre l'ampia capote (che ha il difetto di non essere completamente abbassabile), vi è il trasto, corto e praticamente inutilizzabile (specie se c'è la capote): ci chiediamo se in questi casi, ormai purtroppo frequenti nel mondo dei cruiser, non sarebbe più conveniente adottare un punto di scotta fisso e dotare il boma di un potente vang. La tuga offre comodi spazi prendisole ma, inspiegabilmente, non è dotata di antisdrucciolo sulle parti laterali, creando situazioni pericolose. A

pua vi è un ulteriore gavone accessibile da un osteriggio, il pozzo dell'ancora e il robusto pulpito. Il tambuccio che dà accesso sottocoperta è ampio, riparato e dotato di maniglie sia fuori che dentro. Appena scesi avrete l'impressione di essere su un 50 piedi. Il quadrato è veramente ampio, luminoso, ricco di spazi, soprattutto nella dinette. Quest'ultima è dotata di tavolo rettangolare e divani che possono accogliere comodamente fino a 10 persone. In cucina lo spazio abbonda (245 cm di sviluppo) e, per lavorare, non rimpiangerete la cucina di casa. Risultano invece non ottimizzati i volumi di stivaggio, con un solo cassetto, stipetti difficili da sfruttare e vano frigorifero piccolo per la categoria. Il carteggio è grande e comodo, ha una console aerea per l'elettronica e stipetti di stivaggio. Estremamente ridotto risulta lo spazio per le carte, essenziale il quadro elettrico. I bagni sono l'unico elemento della barca sacrificato, anche se sono dotati di grandi lavelli e di armadi per le cerate. In particolare, quello di

Foto 11, 16: il quadrato, veramente spazioso; 12: il carteggio con la console per l'elettronica; 13: la cucina ha uno sviluppo di cm 245; 14, 15, 18: le cabine rispettivamente di poppa, di prua e con letti a castello; 17: il bagno di poppa.

pua ha un calpestio ridotto, penalizzato dalla forma dallo scafo. In compenso le cabine hanno dimensioni notevoli. A prua vi è un letto doppio comodo, un grande armadio doppio e un metro di calpestio tra il letto e la paratia. Comoda anche la cabina laterale, con letti a castello di buone dimensioni e, soprattutto, per niente soffocanti. A poppa le cabine gemelle offrono letti ampi, armadi capienti e, cosa davvero rara, tanta aria garantita da due oblò a contrasto e da un grande osteriggio. Piuttosto scarsa l'illuminazione artificiale, organizzata con spot ad accensione indipendente, mancano le luci di lettura. Abbondante ovunque l'altezza, la luce naturale e l'aerazione.

BAVARIA 44



FOTO DE MARIA CANON



FOTO DE MARIA CANON

CHARTER: I DATI FONDAMENTALI

- **Vivibilità esterna:** ottima, il pozzetto è molto ampio e riparato, il tavolo fisso immediatamente sfruttabile e l'accesso alla poppa diretto. Buoni gli spazi liberi per prendere il sole, soddisfacenti i volumi dei gavoni
- **Facilità manovre:** tutte le manovre sono rinviate in pozzetto, poco sfruttabile il trasto di randa, scarsa la dimensione dei winch. Il timoniere ha accesso solo ai winch di spi (opz.)
- **Manovrabilità a motore:** buona sia marcia avanti che in retro, immediato l'arresto e sufficientemente potente il motore che consente manovre in sicurezza anche con venti sostenuti
- **Capacità serbatoi:** buona per la nafta, scarsa per l'acqua.
- **Accesso e uso impianti:** tutto piuttosto logico e ordinato, prese a mare reperibili nei bagni, motore totalmente accessibile; quadro elettrico essenziale e di difficile lettura
- **Stivaggio effetti personali e cambusa:** abbondante nelle cabine con armadi doppi e stipetti; buono in quadrato, poco organizzato in cucina, anche se per le pentole si sfrutta la panchetta



FOTO DE MARIA CANON

Benvenuti a bordo

Finalmente siete riusciti a organizzare un week-end lungo con i vostri amici, partenza da La Spezia, direzione Macinaggio. Siete in 8, la società di charter vi ha proposto un Bavaria 44 nuovo di zecca. Voi siete ben felici, tanto più che, avendo in programma di comprare una barca di questa taglia, sarà un'ottima occasione per provarla come si deve. Quando la vedete in banchina - non ha altre barche vicino - rimanete impressionati dalla linea: di solito le barche da charter sono dei grossi bidoni dall'aria pesante. Il Bavaria 44 galleggia con aria marina e discreta, le sue linee sono gradevoli, vi viene il sospetto che dentro, in 8, non starete poi così comodi come vi avevano promesso. Prima di scendere date un'occhiata al pozzetto: "però, che spazi, dalla banchina non l'avrei mai detto...". Fate scorrere il tambuccio e scendete. "M...!", la vostra esclamazione è da censura, siete veramente impressionato dallo spazio. Come diavolo avranno fatto ha ottenere volumi così mantenendo linee accettabili, vi chiedete. Nel frattempo analizzate le cabine, tutte comode "meno male, così non si letica". Arrivano gli altri, quando scendono fanno tutti la stessa faccia, sembra veramente di stare dentro un 50 piedi. Le ragazze sistemano i viveri, si lamentano un po', la cucina ha buoni spazi ma sono organizzati male e gli stipettini alti sono piccoli e scomodi... Qualche difetto dovrà pure averlo! La prima cena, vi sedete e mangiate comodamente, i divani sono veramente confortevoli. Il vostro amico che si occupa della navigazione si è portato le sue brave 20 carte (è un maniaco, sono le carte dello zio ammiraglio, preziosissime...), "e mo' dove le metto?": in effetti, dentro al tavolo da carteggio c'entrano a mala pena i documenti. Tutti a dormire, domani si parte all'alba, per Macinaggio sono circa 70 miglia e ancora non sapete quanto fa la

barca a motore. A motore... appena vi svegliate, vi rendete conto che forse, nonostante la scarsa tela del Bavaria 44, non ce ne sarà bisogno: già da dentro capite che fuori picchia. Caffè, cerata e affrontate la belva: lo strumento è fisso sopra i 30, raffiche fino a 43! Ok, speriamo che manovri bene. Tutti pronti, il passaggio per uscire è stretto e avrete il vento al traverso, date manetta mentre, in sincronia, i vari membri dell'equipaggio mollano le cime e recuperano i doppi. La barca manovra perfettamente, il motore è potente, il timone agguanta: vi rilassate, torna il sorriso. Subito fuori date tela: due mani e metà genoa, partite come frecce, rotta per la Corsica. Manovrando vi rendete conto che, anche a vele ridotte, i winch sono piccoli, forse comprandola potrete chiederli più grandi. La barca naviga bene, il timone è un po' duro ma la sensazione è di estrema sicurezza. I movimenti sono sinceri e, anche quando tende a strarzare (sulla randa bisogna lavorare di scotta e vang perché il trasto è come se non ci fosse) tutto avviene con grande preavviso. Il vento scarso un po', la barca sbanda: mancano i puntapiedi e, per quanti sforzi facciate, non riuscite a stare sopravento. La navigazione procede tranquilla e piacevole ("pensa se lo avessimo sul naso!") tranne per uno di voi che scivola sulla tuga dove non hanno messo l'antisdrucciolo (imprecazioni irripetibili...!). In vista del "dito" (la punta della Corsica) il vento cala, vi concedete un bagno a ridosso dell'isola di Finocchiarola. Ammainate e date motore, a regime di crociera fa più di 8 nodi, decisamente un bell'andare. La rada è deserta, sulla spiaggia ci sono le mucche... che spettacolo! Lo specchio di poppa è comodissimo, le ragazze sono tutte sparpagliate in coperta a prendere il sole. Voi, dall'acqua, ammirate le linee dello scafo: slanci eleganti, cavallino pronunciato, vi viene in mente lo slogan di una nota pubblicità: "Is it love?".

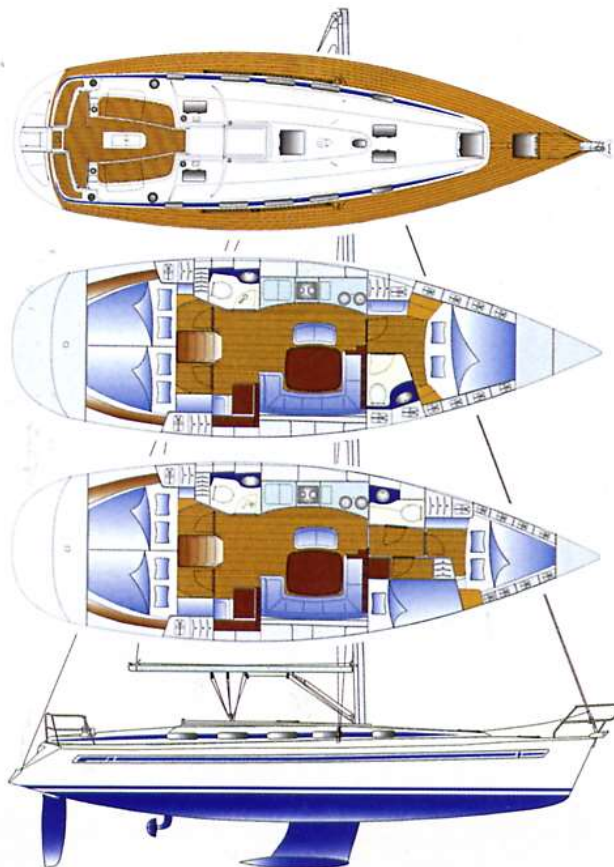


FOTO DE MARIA CANON



FOTO DE MARIA CANON

UN PO' DI MISURE

Panche pozzetto 175x45 cm
 Passaggio tra le ruote 54 cm
 Trasto randa 80 cm
 Passavanti 40x30 cm
 Tavolo dinette 115x90 cm
 Tavolo carteggio 93x59 cm
 Letto prua 200x180x53 cm
 Letto poppa 204x150x107 cm
 Letti a castello 200x80x50
 Larghezza porte 50 cm

DEDICATO A...

Il Bavaria 44 è dedicato a chi ama la vita in mare. E' una barca tranquilla, con discrete caratteristiche veliche, buone prestazioni a motore e ottimi spazi vivibili sia fuori che dentro. Se trovate il modo di aumentare l'autonomia di acqua dolce, potrete godervi lunghe crociere in otto senza darvi fastidio e senza che qualcuno si debba sacrificare in ambienti scomodi. E le otto persone possono essere sia famiglie numerose come anche amici che vogliono affittare una barca di dimensioni gestibili, senza dover soffrire e pagando un prezzo accettabile. A nostro avviso, però, rispetto ad altre barche con simili caratteristiche, chi compra un Bavaria ha anche una buona cultura del mare. Il cliente Bavaria è una persona che ama un certo tipo di tradizione marinaiasca fatta di segni grafici classici e "ingenui", che ricordino un po' la manualità dei maestri d'ascia. Detesta gli "effetti speciali" e dalla sua barca vuole anche che si integri con discrezione nell'elemento per cui è nata e a cui bisogna portare grande rispetto. Chi compra un Bavaria come prima barca, spesso rimane fedele al cantiere perché, anche crescendo di dimensioni, non vuole sorprese: si è innamorato di quello stile e sa che, qualsiasi misura scelga, lo ritroverà quasi immutato nel tempo su tutti i modelli. Certo non dovete essere patiti della "vela a tutti i costi", con arie leggere ci si sposta a motore. Ma il Bavaria 44, oltre a garantirvi spazi quasi sempre ottimali, vi darà quel gusto che si prova quando si riesce a comprare qualcosa che, oltre ad appagare l'io razionale, soddisfi anche il nostro bisogno di estetica.



I CONCORRENTI

NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	PREZZO €
Sun Odyssey 43	Jeanneau	13,21	4,19	9.300	92,00	152.520
Elan 45	Elan	13,70	4,18	10.650	122,00	175.118
Dufour 43	Dufour	13,40	4,30	8.800	95,00	157.829
Gran Soleil 43	C. d. Pardo	13,20	3,99	8.500	95,90	171.980

SPECIFICHE TECNICHE

Progetto: Jakopin & Jakopin

Lunghezza f.t.	13,95	m
Lunghezza gall.	11,45	m
Larghezza	4,25	m
Immissione	1,65/1,95	m
Dislocamento	9.600	kg
Superficie vel.	90,20	mq
Randa	42,20	mq
Genoa 140%	48,00	mq
Motore Volvo D 2-55, Sail Drive	55	hp
Serb. nafta	210	l
Serb. acqua	360	l

ATTREZZATURA

- Albero 9/10 Selden 2 crocette acquartierate, poggiato in coperta
- Avvolgifiocco Furlex 300 S
- Osteriggi (7) Lewmar e oblò (10) Gebo
- Winch Harken 2x48 ST + 2X40 ST
- Stopper (8) Rutgersen
- Timoneria Whitlock doppia ruota ø 90 cm

COSTRUZIONE

- Scafo: opera viva in solid di Vtr, lamianto doppio sul fondo, opera morta in sandwich con anima in espanso, strato di rinforzo in kevlar sulla prua, resina poliestere, struttura con madieri di Vtr controstampati e fascettati allo scafo
- Coperta: sandwich di Vtr e anima in espanso

DOTAZIONI

- Pozzetto rivestito in teak massello
- Salpamore 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
- Doccia in pozzetto calda/fredda
- Tavolo in pozzetto con vano ghiacciaia
- Randa stecche corte e genoa avvolgibile

METEO DELLA PROVA

Vento: da 25 a 42 nodi reali con raffiche

Mare: poco mosso, onda corta

PREZZO

Bavaria 44 **132.390 €**

Optional:

Bulbo in piombo, pescaggio 1,95 m	4.009
Autopilota Raytheon ST 6000	4.940
Vang rigido Selden	530
Vele Hi-Tech, randa steccata e rotaia	4.233
Attrezzatura spi	2.181
n° 2 winch spi 40 ST	1.129
Riscaldamento Webasto Airtop 5000	3.052
Caricabatterie 48 Ah	948
Capote paraspruzzi	1.907
Passaggio in teak massello	7.060

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