



PROVA — Nuova ammiraglia di Bavaria Yacht: quindicimetri con vele avvolgibili di serie e propulsore da cento cavalli. Gli interni sono in quattro versioni per ogni esigenza, alto il livello delle finiture e dei legni.

di ANTONIO VETTESE

Bavaria 51

Anche in casa Bavaria è arrivata una nuova ammiraglia oltre i quindici metri. La filosofia generale è la stessa che anima i progetti più piccoli, cioè "comodità in crociera" con la giusta velocità per non annoiarsi ma senza essere su un Uldb. Una filosofia che piace a molti e che ha consentito a Bavaria di accrescere in un tempo relativamente breve la sua popolarità. La gamma è ora molto completa fin dalle piccole misure, e tutte le carene sono disponibili in più versioni secondo i due filoni "Lagoon", intese per armatori, e "Caribic", intese per charter o comunque per un affollamento a bordo maggiore.

Il 51 è stato presentato nei principali Saloni europei nei mesi scorsi ed era anche a Genova, anche se in posizione non proprio felice, defilato alla vista del grosso pubblico. Ha concorrenti importanti, visto che tutti i principali cantieri hanno in produzione queste "macchine per crociera" che sono al limite delle dimensioni adatte alla produzione di serie,



BAVARIA 51

Sotto, il musone di prua con i gavoni dove è contenuto salpaancore e catena ed altri accessori per l'ormeggio. In basso il tavolo del pozzetto centrale, molto comodo per i pasti in rada.



Le due ruote consentono di realizzare una comoda apertura centrale alla poppa, in questo modo per scendere in mare dal pozzetto non si incontrano ostacoli. Sulla poppa è prevista la doccetta con acqua in pressione.

e che trovano spesso la concorrenza (quasi mai economicamente conveniente) degli esemplari unici.

Il progetto

La carena è dello studio Judel e Vrolijk; la linea, se non fosse per il rigonfiamento sulla tuga che protegge gli occupanti del pozzetto centrale, è filante nell'andamento del cavallino e della linea del ponte. Tutta la coperta è ben congegnata, con un pozzetto centrale, in grado di accogliere la parte più tranquilla dell'equipaggio, cioè quella che non vuole avere a che fare con le manovre, ed uno a poppa per il timoniere con le due ruote e la poppa aperta

verso il mare per facilitare l'utilizzo della plancetta e della passerella che è sistemata sotto il pagliolo.

Nel pozzetto centrale c'è anche un bel tavolo per avere una dinette all'esterno. Il piano velico prevede randa e genoa avvolgibili. In più c'è uno strallo mobile per armare un fiocco in caso di vento forte.

La forma della carena è piuttosto stellata, visto il dislocamento medio alto, questo consente di collocare un certo numero di serbatoi e impianti in sentina. Si tratta, come abbiamo poi avuto modo di provare, di una carena senza sorprese nella conduzione.

Sottocoperta

Si accede al quadrato da una scala piuttosto verticale, la sensazione immediata di spazio è molto gradevole, e ci si ritrova a curiosare in una cucina gran-

de e ricca di dotazioni (anche il forno a microonde) che invoglia a mettersi ai fornelli. Il cofano motore, su cui sono applicati i lavelli, diventa un enorme piano di lavoro che si aggiunge ai già abbondanti spazi accanto ai fornelli. La dinette ha un comodo divano semicircolare, con una poltrona. Di fronte due poltroncine non ci trovano d'accordo fino in fondo, anche se sembra piacciono molto alla clientela, che forse vede un angolo di casa là dove si potrebbe invece ricavare qualcosa di più utile alla navigazione. Un attento studio delle misure degli interni (che trovate in dettaglio nella apposita tabella) ha consentito al cantiere di realizzare un ottimo bilanciamento tra i vari elementi degli arredi. Solo il letto di poppa ci ha lasciato perplessi, perché lo spazio sopra di esso non è molto e c'è un cassoncino con i rinvii delle timonerie che crea qualche spi-





Un'altra immagine del pozzetto centrale, dal quale si scende sottocoperta. Il montaggio del tavolo è molto solido. Sotto, il pozzetto dedicato al timoniere è anche quello dove sono raccolte tutte le principali manovre, che sono a portata di mano. Con timone automatico si può fare quasi tutto da soli.



Dietro l'albero un passauomo e due dorade per assicurare un buon circolo d'aria anche a barca chiusa. Le drizze passano nel loro tragitto verso poppa sotto il teak della coperta.

BAVARIA 51

golo di troppo. Buoni i bagni, con elementi prestampati che promettono di essere facili da pulire e da usare. Quello armatoriale e quello di prora sono grandi quanto basta a creare l'effetto "casa".

Qualità nautiche

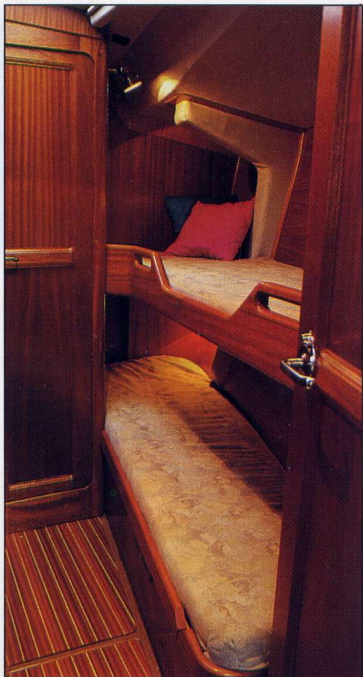
Abbiamo provato il Bavaria 51 in una giornata di vento e mare piuttosto forte. Solo al momento di fare le fotografie Eolo ha smesso con la sua benefica azione. Comunque abbiamo potuto "lanciare" la carena alla ricerca della sua massima velocità critica. All'uscita

dal porto abbiamo preferito iniziare, per la prova di bolina, con una velatura ridotta del 30% che ci consentiva di tenere un assetto confortevole. Contromare il Bavaria 51 si comporta bene, solo le onde molto verticali costringono ad allargare l'andatura per non bagnarsi troppo e non sottoporre la carena a colpi duri ai quali peraltro reagisce bene. La media degli angoli ottenuti è di circa 45 gradi, dal lato in cui il mare si presentava più duro (la sua direzione non era proprio quella del vento) il miglior compromesso si ottiene con un angolo di 50 gradi o poco più. In bolina larga si percepisce in pieno la potenza della carena, che accelera con decisione. Con le due ruote accoppiate si timona bene grazie al corretto rap-

porto di demoltiplica, e le pacifiche reazioni della carena non mettono in difficoltà il timoniere. Con la velatura ancora ridotta abbiamo superato i sette nodi e mezzo con agilità. Solo al lasco, con vento tra venti e venticinque nodi abbiamo svolto tutta la tela portandoci più volte in prossimità dei nove nodi. Con il mare al traverso e tela potente il rollio è moderato, al gran lasco si naviga molto bene, con una sensazione di leggerezza che né il dislocamento né le caratteristiche della carena potevano farci sospettare. Conduciamo bene la barca fino ad andature prossime al fil di ruota, andatura non certo adatta alle condizioni del mare; ma che vogliamo tentare per breve tempo, con il genoa parzialmente sventato siamo sui sette

La dinette con il tavolo fisso e l'ampio divano semicircolare che lo avvolge. In quadrato c'è molto spazio, con una altezza che si adatta alle persone alte e che normalmente temono di prendere "capocciate".





A fianco, le poltroncine che arredano la dinette; al centro la cabina doppia di centro barca.



In alto il bagno della cabina armatoriale, sopra quello di prua con doppio accesso. A fianco dell'alto: la cucina veramente completa, il tavolo da carteggio con il quadretto elettrico; il letto della cabina di poppa, molto grande ma con poco spazio sopra.



BAVARIA 51

Indici di paragone

slanci della carena
 $LOA/LWL=1,18$
 Finezza della carena
 $BWL/LWL=0,32$
 Rapporto di zavorra
 $(Z/\Delta)100=39\%$
 Superficie velica per tonnellate
 $SA/\Delta=mq/ton\ 9,4$
 Potenza motrice per tonnellata
 $HP/\Delta=HP/ton\ 6,8$
 Numero di Bruce
 $\sqrt{SA}^3/\Delta=0,48$
 Dislocamento relativo
 $\Delta/(LWL)^3=Kg/m^3\ 6,90$
 Velocità limite teorica
 $2,54\sqrt{LWL}=nodi\ 9,08$

nodi di velocità.

Orziamo nuovamente per riportarci in una rotta più facile e soddisfacente dal punto di vista della velocità.

Il motore si è rivelato di potenza adeguata. Per quanto riguarda la sala macchine, è stata adottata una soluzione mista, nel senso che la parte prodiera del motore è in dinette sotto un cassone, a poppa del quale è realizzata una piccola sala macchina dove trovano posto gli impianti in posizione dove è facile intervenire. Con la messa a punto di qualche particolare Bavaria 51 può essere un'ottima scelta per chi vuole un'imbarcazione davvero completa e realizzata nel rispetto di un certo classicismo, sia nel design, sia negli arredi.



TUTTA LA PROVA IN CIFRE

Le prestazioni a vela

Condizioni della prova: mare mosso, velocità del vento reale 18/22 nodi; vele impiegate, randa e genoa parzialmente ridotto e in seguito tutto svolto.

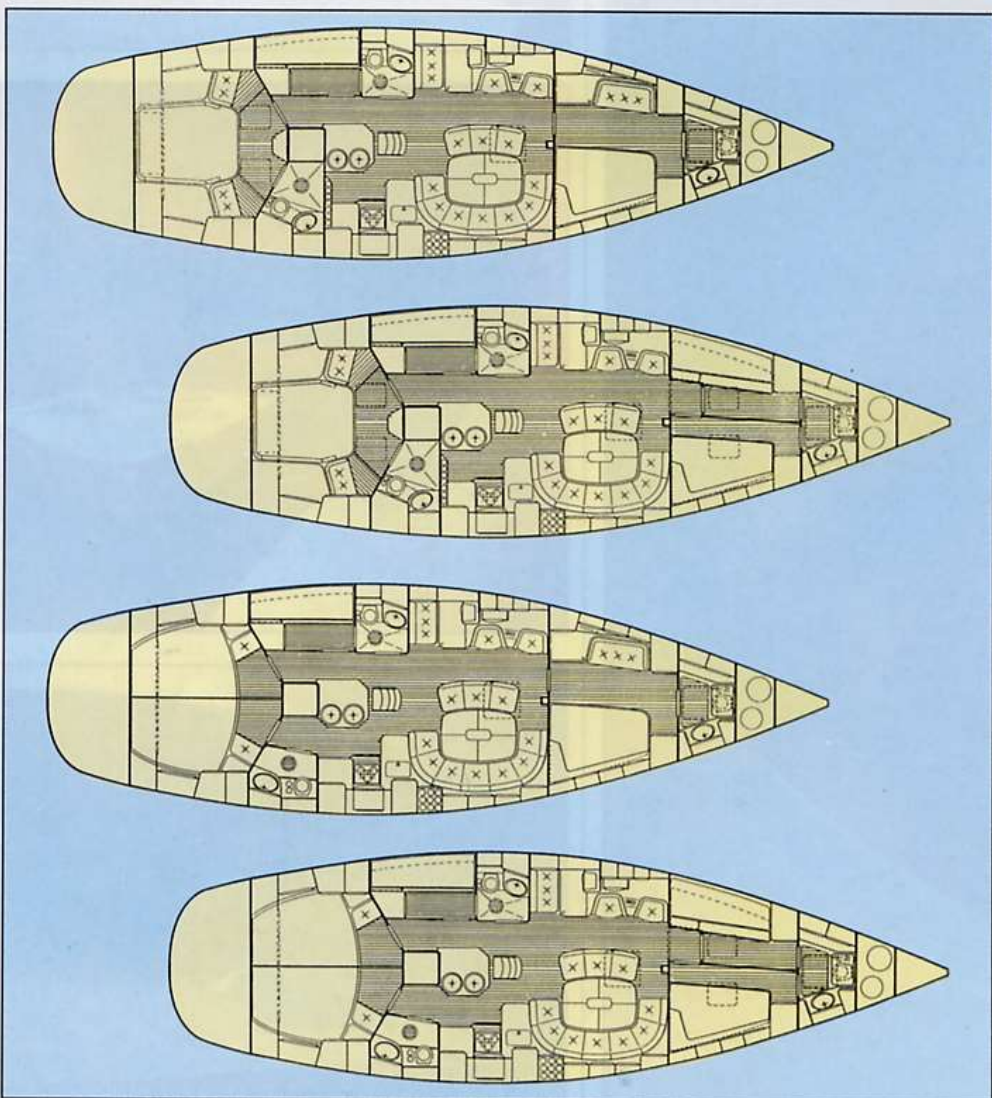
andatura	angolo vento reale	velocità nodi	assetto	note
bolina	45°	6,3	sbandato	velatura ridotta
bolina larga	60°	7,6	sbandato	come sopra timone facile
lasco	90°	8,5	poco sbandato	tutta tela
gran lasco	135°	8,2	poco sbandato	carena scorrevole
poppa	170°	7	piatto	troppa onda per il fil di ruota

La velocità massima raggiunta è stata di 8,8 nodi al lasco, con moderato surf sull'onda. Il miglior angolo di bolina è di 45° da bordo a bordo, può essere migliore con meno onda e con un fiocco non avvolgibile.

Gli interni

Il Bavaria 51 è realizzato in quattro versioni, che ben si adattano a tutte le esigenze. La lavorazione dei legni è buona e, a parte qualche particolare, tutto appare ben dimensionato. Per la conformazione del pozzetto riteniamo preferibile la versione con cabina armatoriale a prua e con due doppie a poppa.

La barca da noi provata aveva armatoriale a poppa, cabina doppia a letti sovrapposti a centro barca, cabina matrimoniale a prua, altra cabina a letti sovrapposti a prua. Queste le misure: tavolo dinette cm 90x142, divano dinette piccolo 140x40, divano grande cm 80x40 di forma semicircolare, tavolo carteggio cm 95x70, altezza in quadrato cm 210; cucina con frigo da lt 65 e ghiacciaia refrigerata da lt 150, la macchina dei fuochi Techimpex a 2 fuochi più forno, forno a microonde Bauknecht, banco di lavoro con due lavelli sopra il coperchio motore. La cabina di poppa ha un letto da cm 197x153, due poltroncine laterali, il bagno è grande cm 145x110 con una altezza di cm 192. Il wc marino manuale è Rheinstrom. La cabina a letti sovrapposti di poppa ha un letto da cm 200x70 (sopra) ed uno da cm 200x60 (sotto); ha altezza di cm 188; il bagno a centro barca è grande cm 125x110; la cabina a due letti di prua ha altezza di cm 192 e le stesse cucette di quella a centro barca; la cabina matrimoniale di prua ha un letto da cm 195x120 e il bagno di prua è grande cm 150x120.



Lo scafo

lunghezza ft	m 15,60
lunghezza scafo	m 15,20
lunghezza al gall.	m 12,80
larghezza	m 4,60
immersione	m 2,40
immersione ridotta	m 2,00
dislocamento	kg 14500
zavorra	kg 5700
costruzione	in Vtr con rinforzi in Kevlar
rinforzo fondo	madieri in legno compensato con doppia timoneria



La costruzione delle barche Bavaria si avvale di tecnologie tradizionali e punta alla robustezza. Le zone di pura sono rinforzate con inserti in Kevlar. Ottimo l'aspetto del Gel, con trattamento antiosmosi.

BAVARIA 51

Costruttore

Bavaria Yachts, Giebelstadt Wurzburg, Germania

Importatori

Eritros Mare via Fiume 51 Sanremo telefono 0185/500019; La Motorvela via del Coregolo 12, Aprilia Marittima telefono 0431/53285.

Progetto

Judel/Vrolijk

Prezzo

a richiesta, secondo il cambio

Le dotazioni

Ampia la dotazione di serie, che consente un uso completo ed immediato della barca senza aggiornamenti obbligatori come spesso succede. Citiamo il caracabatterie, il forno a microonde, il frigo multifunzionale. Tutte cose che su questa dimensione diventano obbligatorie, come il salpa ancora da 1,5 kW ed una serie di pompe di sentina alettriche. Di serie anche una dotazione di strumenti elettronici e la radio con lettore di cassette. Nella foto sotto la passerella, nascosta sotto il fondo del pozzetto.



Ci è piaciuto

La **robustezza complessiva**, il rapporto qualità prezzo

La **organizzazione della coperta**

La **scorrevolezza della carena**, nonostante la vocazione tranquilla

Da migliorare

Il **letto della cabina di poppa** ha poco spazio in altezza.

Alcuni particolari poco significativi, come le **serrature** sono deboli e non all'altezza della classe della barca.

Piano velico

armo sup. totale	sloop/cutter mq 137
randa	mq 57
genoa	avvolgibile mq 80
tormentina	avvolgibile mq 13,8
Mps	cmq 137
spinnaker	mq 162
marca vele	Elvstrom
marca albero	Nordic Mast due crocette
marca winch	Lewmar



Un piano velico facile da gestire con avvolgiranda e avvolgifiocco, le manovre sono a portata di mano e ben localizzate.

A prua è possibile armare un secondo strallo, poco a poppa del principale, sul quale armare un fiocco per tempi duri.

Il motore

marca	Volvo Penta TMD 31
ciclo	diesel
n° cilindri	4
alesaggio	mm 92
corsa	mm 90
cilindrata totale	cc 2400
potenza maxima	cv 100 (kW 75)
regime max	3800 giri/min
peso a secco	kg 375
con invertitore	linea d'asse
trasmissione	turbo-compressore azionato dai gas di scarico
sovralimentazione	14 Volt 50
alternatore	Ampere motore
batterie	1x100 Ah servizi
caricabatterie	3x135 Ah
generatore	220/12 Volt 50 ampere
pannello elettrico	Aquapower 220 V 5,5 kW
serbatoio gasolio	con voltmetro, amperometro, 34 interruptori magnetotermici
	lt 300



La potenza installata è adeguata alla barca, come testimonia la corretta velocità massima raggiunta. Ottima la possibilità di tenere alte medie in trasferimento. Buona la sala impianti realizzata a poppa del propulsore con grande facilità di accesso.

andatura	giri	velocità	rumorosità db		autonomia teorica	
			din.	pozz.	ore	mg
crociera economica	2500	7,2	75	65	22	160
crociera	3000	7,7	79	66	20	154
max raggiunta	3700	8,8	82	70	14,5	127