

Bavaria 33

L'offensiva tedesca

Prosegue la strategia del cantiere germanico che, con questo 10 metri, punta a conquistare altre fasce del mercato europeo



di **Mauro Melandri** - foto di **Toni Valente**

Circa un anno fa, Bavaria ha completato il rinnovamento della gamma Cruiser, presentando in rapida successione due nuovi modelli: il 33 e il 37.

Il processo di ammodernamento della flotta, iniziato solo un anno prima con il lancio del 42, è stato deciso non tanto per esigenze di mercato, ma soprattutto per soddisfare esigenze produttive, volte a ottenere un ulteriore contenimento dei costi e, di conseguenza, dei prezzi di listino.

Provando il Bavaria 33, la barca che SoloVela vi presenta questo mese, abbiamo potuto verificare che la nuova generazione di scafi prodotta dal cantiere tedesco, non è affatto povera o realizzata in modo approssimativo, ma è semplicemente il frutto di un'efficiente catena di montaggio, capace di sfornare duemila-cinquecento unità all'anno. Il cantiere tedesco, infatti, ha industrializzato al massimo i processi di costruzione, riuscendo a limitare le giacenze di magazzino: tutti i modelli, per esempio, montano la medesima componentistica e alcune parti dell'arredo interno, come gli stipetti, sono gli stessi in tutta la gamma. Una scelta che si è dimostrata vincente, dato che nel giro di pochi anni Bavaria è diventato un cantiere in grado di competere con i colossi francesi, offrendo alla clientela un prodotto onesto a prezzi inferiori.

COSTRUZIONE

Dovendo valutare una barca che costa oltre quindicimila euro in meno rispetto alle dirette concorrenti, abbiamo dedicato grande attenzione a ciò che non si vede, per scoprire eventuali carenze o anomalie. Terminata la nostra ispezione, possiamo tranquillamente affermare che il Bavaria 33 è una barca ben costruita, realizzata seguendo standard produttivi adeguati alla destinazione d'uso dell'unità.

L'opera viva è laminata a mano in pieno di vetroresina - negli strati esterni, alle resine poliestere si sostituiscono le isoftaliche - e prevede una doppia stratificazione per la zona centrale dello scafo, destinata a supportare le sollecitazioni provenienti dalle appendici e dal puntone di rinforzo dell'albero. Sopra il galleggiamento, il "solid" lascia spazio al sandwich, ottenuto circondando l'anima in schiuma di pvc con stuoie di vetro impregnate da resine poliestere.

Per assicurare una maggiore robustezza in caso d'impatto frontale, la prua è rinforzata internamente mediante l'impiego di fibre aramidiche e di semiparatie laminate sotto la cuccetta prodiera. L'elemento strutturale formato da madieri e ordinate, stratificato in vetroresina e legno a piè d'opera, è unito allo scafo per mezzo di generose fazzolettature.

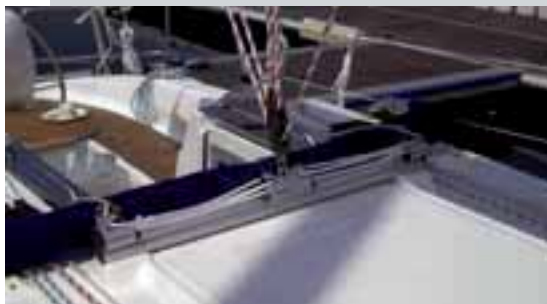
La coperta, realizzata in sandwich con rinforzi in legno nei punti di attacco dell'attrezzatura, è unita allo scafo in modo meccanico; il bordo di giunzione, sigillato con siliconi di ultima generazione, è rifinito da una falchetta in alluminio, fissata con viti autofilettanti.

La volontà di rendere le barche più performanti rispetto ►►



*In alto,
la presa di
corrente sul
paramare
la cui posizione
si presta
a piccoli
inconvenienti;
a lato il
particolare della
ruota e del
gavone
dell'ancora*

*A lato, il
gavone in
pozzetto. È
l'unico spazio
ricavato in
pozzetto ma le
sue dimensioni
sembrano
sufficienti per
contenere cime
e attrezzature*



*A lato,
il particolare
del trasto
della scotta randa
collocato sulla tuga;
sotto, l'ampio
passavanti che
consente
spostamenti
senza intralci*



*Una visione d'insieme del pozzetto. Si notano i generosi
paramare e i winch per la regolazione del genoa posizionati in
modo da essere regolati dal timoniere*

al passato ha portato a una rivisitazione delle appendici. Il bulbo, ottenuto da una fusione in ghisa e fissato con prigionieri in inox montati su contro piastre singole, ha un profilo più avviato ed è più profondo rispetto a quello montato sul 32, il modello sostituito dal 33.

Il timone, stratificato in modo classico, ha l'asse in acciaio ed è assistito da un sistema di governo meccanico a bracci e leve, privo quindi di frenelli.

COPERTA E ATTREZZATURA

Rispetto ai modelli precedenti, i nuovi Bavaria risultano meno aggraziati, ma abbracciano in pieno i concetti più attuali in fatto di distribuzione dei volumi e pulizia delle linee d'acqua.

Il Bavaria 33 ha infatti sezioni di prua generose ma non eccessive e murate poco svasate. Il baglio massimo, posizionato a centro nave, non varia fin quasi a poppa, dov'è contenuto da uno specchio attrezzato, più largo rispetto al passato. Per quanto importanti, i bordi liberi si sposano perfettamente con la tuga a due livelli, la cui silhouette è sapientemente "sma-grita" dalla presenza del fregio blu a freccia.

Il piano di coperta vanta un triangolo di prua sgombro da impedimenti, utilizzabile come prendisole, e camminamenti laterali sufficientemente ampi, anche in corrispondenza delle lande, il cui attacco è posizionato ai lati alla tuga.

Sulla sovrastruttura, che come detto in precedenza si compone di due diversi livelli – il primo nasce dal piano di coperta, mentre il secondo da piede albero in modo quasi impercettibile – sono posizionati due osteriggi apribili e due finestrate fissi, localizzate sotto il vang. Lungo i verticali, invece, sono incassati sei gran- ➤



apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net



di oblò apribili a quattro punti di chiusura, prodotti dalla Lewmar appositamente per la Bavaria.

Il pozzetto, comodo e spazioso, è protetto da un valido paramare sul cui lato esterno sono posizionate le pastecche del genoa e, particolare che lascia un pò perplessi, la presa in acciaio inox per l'imbarco della corrente, la cui sporgenza laterale può originare piccoli inconvenienti. Le panche sono lunghe e profonde, anche se risultano leggermente sacrificate nella zona anteriore, a causa dell'arrotondamento dell'angolo che unisce il paramare alla tuga. Al centro del pozzetto è posizionata una massiccia colonnina in plastica, sul cui prolungamento è ric-

vato un tavolino in teak a semipiani ripiegabili, dotato di pratico vano porta oggetti.

Le manovre sono organizzate per consentire il controllo dell'unità a un equipaggio estremamente ridotto. L'attrezzatura di coperta, fornita dalla Rutgerson, è disposta con intelligenza ed è ben dimensionata; drizze e amantigli sono rinviati ai lati del tambuccio, dove sono montate due batterie da quattro stopper Rutgerson RG750 e due winch Lewmar ST-16, piccoli ma adeguati alla situazione.

Il trimming del genoa può essere effettuato direttamente dal timoniere, visto che i winch primari - Lewmar ST-30 - sono

localizzati sul paramare accanto alla colonnina del timone, mentre la randa, dotata di un piccolo trasto installato a pruvia del tambuccio, ha la scotta rinviata sulla tuga.

Lo spazio riservato allo stivaggio, sebbene sia concentrato in un unico gavone, è in grado di soddisfare le esigenze di bordo: il vano, nascosto sotto la panca di dritta, è infatti profondo fino al galleggiamento. Più che sufficienti risultano le dimensioni del pozzetto dell'ancora, all'interno del quale può essere montato un verricello elettrico Lewmar.

ALBERO E PIANO VELICO

Sorretto da sartame spiroidale discontinuo e dotato di paterazzo regolabile, l'albero del Bavaria 33 è un Selden in alluminio a due ordini di crocette acquartierate. Poggiate in coperta, l'antenna è completa di avvolgifiocco Furlex 200 e può essere equipaggiata con un vang rigido.

L'armo, leggermente frazionato, è progettato per essere ►►



A sinistra, la cabina di prua con la cuccetta matrimoniale a "V"; sotto, la postazione per il carteggio su cui è collocato il quadro strumenti



Sopra, il locale servizi; a lato, la cucina a "L" con un buon numero di stipetti anche se si avverte la mancanza di un armadio per le stoviglie più ingombranti



La cabina di poppa offre una sistemazione comoda per due persone anche se l'altezza è sacrificata dalla sporgenza dell'unico gavone ricavato in pozzetto

facilmente gestibile e si compone di un genoa avvolgibile al 120% della J – la lunghezza della rotaia permette però di armare fino a un 140% – e di una randa classica. Di qualità accettabile, le vele sono fornite di serie e vengono prodotte in dacron con taglio cross-cut dalla Elvstrom-Sobstad.

INTERNAMENTE

Forte di volumi interni particolarmente generosi, il Bavaria 33 è una barca semplice, in grado di ospitare in tutta comodità fino a quattro persone. L'unico layout disponibile offre infatti due ampie cabine, un bagno e una grande zona giorno, composta dal quadrato, dalla cucina e dal tavolo di carteggio.

Le altezze sono soddisfacenti in tutti i locali, così come l'aerazione e l'illuminazione, garantite dalla presenza degli oblò e degli osteriggi descritti in precedenza.

Il mobilio interno, realizzato in multistrato impiallacciato con mogano chiaro e con un sufficiente impiego di masselli, è rifinito con buona cura, anche se non manca qualche piccola sba-

vatura, specie nell'abbinamento delle tonalità; aspetto, quest'ultimo, molto più curato che in passato. Ci si trova comunque di fronte a piccole imprecisioni, destinate a non essere notate al pensiero dell'accessibile prezzo di listino.

Negli alloggi, dotati di cuccette sufficientemente spaziose – quella di poppa ha l'altezza parzialmente limitata dal fondo del pozzetto – non mancano armadi, generosi piani di calpestio e vani dedicati allo stivaggio. La dinette, provvista di tavolo centrale ad anta abbattibile e di numerosi stipetti con chiusura meccanica, è provvista di due divani a murata contrapposti, sotto i quali sono ricavati due ampi gavoni, accessibili alzando i piani incernierati che fungono da sedute. Alla sinistra della scala d'accesso è localizzata la cucina a "L", dotata di lavello in inox, frigorifero elettrico e forno Eno. Lo spazio riservato alla cambusa è accettabile ma, a ben vedere, manca un armadio in grado di accogliere pentole e tegami, destinati a essere riposti all'interno dei gavoni del quadrato. Lungo la murata opposta è posizionato il carteggio, completo d'armadietto, stipetti e di un quadro elettrico completo, che sui nuovi modelli utilizzerà la tecnologia soft-touch. Di dubbio gusto la consolle porta strumenti in finto carbonio, destinata a essere sostituita da un più classico pannello di legno. Il bagno, ricavato a sinistra della scala d'accesso, vanta buone dimensioni.

MOTORE E IMPIANTI

All'interno del vano ricavato sotto la scala di accesso, il Bavaria 33 monta un propulsore Volvo Penta MD2020 da 19 cavalli, con trasmissione in sail drive, alimentato da un serbatoio da centocinquanta litri posto sotto il fondo del gavone di poppa. La "sala macchine" è accessibile sia anteriormente, alzando la scala che rimane sorretta da pistoncini a gas, che lateralmente. Tra gli optional è disponibile anche il più potente MD2030, su cui è be-

ne, prima dell'eventuale acquisto, fare almeno un pensierino, non per il fatto che il motore fornito di serie sia inadeguato, ma perché una "scorta" di cavalli in più può sempre rivelarsi utile. Gli impianti di bordo sono realizzati nel rispetto delle vigenti norme sulla sicurezza, con materiali di buona qualità, seguendo metodologie ormai collaudate.

L'impianto elettrico è alimentato da due batterie Bosch, una da 140 Ah riservata ai servizi e l'altra da 55 Ah dedicata al moto-

re; il quadro comandi, incernierato su un lato, è rapidamente ispezionabile. Oltre all'impianto 220 e al caricabatterie da 25 Ah, il cantiere fornisce di serie anche l'ecoscandaglio, il log e la stazione del vento Raymarine ST-60.

Rifornito da un serbatoio da duecentodieci litri localizzato sotto al letto di poppa, l'impianto idrico è sezionabile ed è dotato di impianto delle acque nere da quaranta litri e di doccia in pozzetto. Manca invece il boiler, acquistabile come optional. ➤➤



A sinistra, l'accesso al motore sotto la scaletta; in basso, il gavone stagno che contiene le batterie



A sinistra, un particolare indovinato del cantiere per la sistemazione delle bottiglie in quadrato; sotto, i prigionieri che fissano il bulbo alla chiglia

sotto coperta

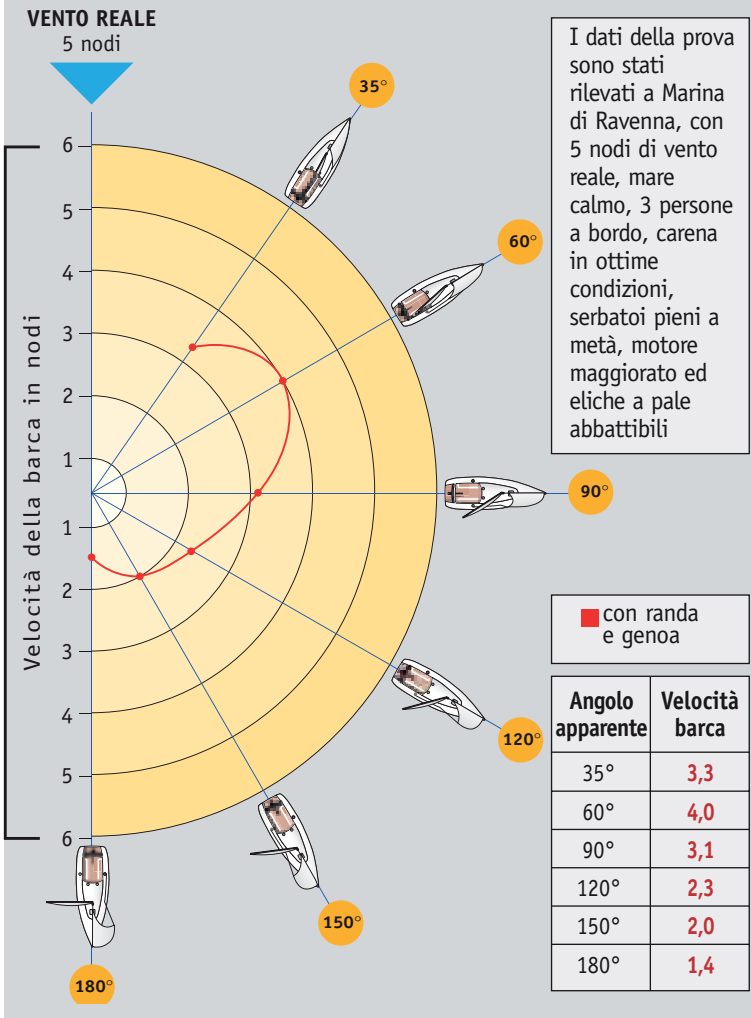
PRO

- rapporto qualità/prezzo
- abitabilità degli interni

CONTRO

- posizionamento presa imbarco corrente
- rumorosità cabina di poppa

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Cabine Prua	Cabina Poppa
1500	4,6	1	1	0	2
2000	6,2	2	2	1	3
2500	6,9	2	3	1	5
3000	7,4	3	4	2	6

PROVA IN MARE

Abbiamo provato il Bavaria 33 in una giornata di vento leggero e mare calmo. Nonostante la brezza non abbia mai superato i cinque nodi, la barca ci ha regalato buone sensazioni, a riprova del fatto che gli sforzi profusi dai designer, per renderla più performante rispetto al 32, hanno raggiunto i risultati prefissati. Il limite di carene come queste, disegnate pensando principalmente alla comodità degli interni, rimangono le prestazioni di bolina: specie con le condizioni che hanno caratterizzato la nostra uscita, per strappare velocità di un certo rilievo, bisogna navigare abbastanza poggianti. Poco male, il detto sostiene infatti che “i signori non vanno mai di bolina stretta”. Alle andature larghe il Bavaria dà il meglio di sé, dimostrandosi agile e sensibile alle piccole correzioni di rotta: merito del timone, la cui risposta risulta sempre rapida e precisa. Attorno ai sessanta gradi, veleggiare è un piacere: la barca sbanda leggermente e accelera in modo graduale, trasformando in decimi di nodo ogni refolo più intenso.

Il Bavaria 33 si mantiene vivo anche in uscita dalle virate, perdendo poco dell’abbrivio iniziale. Ovviamente, bisogna avere l’accortezza di non stringere immediatamente il vento, seguendo con il timone il lavoro di chi è impegnato a regolare il genoa. A motore le prestazioni sono nella norma; le vibrazioni sono quasi nulle e la rumorosità è contenuta anche ad alto regime di giri. Fa eccezione solo la cabina di poppa dove, oltre i duemila giri, si registra qualche decibel di troppo. In fase di manovra la risposta del propulsore è pressoché immediata e passare da marcia avanti a marcia indietro richiede pochi istanti.

DOTAZIONI DI SERIE

Randa classica e genoa in dacron, frigorifero elettrico, elettronica Raymarine ST-60 (log, eco e vento), avvolgifiocco Furler, tendipaterazzo a paranco, impianto 220, caricabatterie, rivestimento in teak delle sedute del pozzetto, doccia in pozzetto, serbatoio acque nere

ACCESSORI EXTRA

	prezzi in euro Iva esclusa
- fondo pozzetto in teak	504,31
- passavanti in teak	4.586,21
- autopilota ST-6001	3.663,79
- randa full-batten	1.150,86
- avvolgiranda e randa avvolgibile	1.620,69
- attrezzatura spinnaker	1.189,66
- boiler	1.086,21
- riscaldamento	2.577,59
- batteria supplementare	284,48
- stereo CD con casse in dinette	491,38
- motore Volvo MD2030	1.594,83
- elica a due pale abbattibili	495,69
- elica a tre pale abbattibili	1.224,14
- sprayhood	1.163,79
- salpancore elettrico	991,38
- chiglia a ridotto pescaggio	1.008,62

Bavaria 33

VALUTAZIONI

Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

Stivaggio

Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabina poppa	★★★★★
Cabina prua	★★★★★
Bagno	★★★★★

IL PROFILO

Lunghezza f. t.	m. 10,65
Lunghezza gall.	m. 9,00
Larghezza	m. 3,48
Pescaggio	m. 1,84/1,50
Dislocamento	kg. 5.400
Zavorra	kg. 1.450
Superficie velica (r+g)	mq 57,30
Cabine	2
Bagni	1
Riserva acqua	l. 210
Riserva carburante	l. 150
Motore	Volvo Penta hp 19
Categoria CE	A
Progetto	J&J
Cantiere	Bavaria
Prezzo (IVA esclusa)	€ 66.810

TABELLA COMPARATIVA

		Bavaria 33	Oceanis C. 323	Ro 340	Impression 344
L.f.t.	m.	10,65	10,00	10,00	10,46
Baglio massimo	m.	3,48	3,26	3,25	3,49
Dislocamento	kg.	5.400	4.230	4.000	6.000
Cabine		2	2	2	2/3
Bagni		1	1	1	1
Prezzo (IVA esclusa)		€ 66.810	€ 69.700	€ 85.000	€ 79.900

CONTATTI

Eritros Mare Srl
Via Monte Ortigara, n°3
Marina di Punta Faro - 33054
Lignano Sabbiadoro (UD)

Tel. 0431-720717
Fax 043171969

E-mail: nives@goldsail.it