

di Giuseppe Mancini - foto di Toni Valente

Ha riservato sorprese positive la prova di questo 39 piedi, soprattutto relativa alle finiture interne e della coperta. Il Cantiere tedesco ha così voluto dare un valore aggiunto alla barca che dovrà combattere un'ampia concorrenza, nel segmento di mercato più gettonato dal pubblico, però anche più inflazionato di modelli.

I ritocchi, non sostanziali ma efficaci, vanno a migliorare quegli aspetti in cui la Bavaria è stata sempre carente per scelta, e non per negligenza, con l'obiettivo di mantenere bassi i costi. Abbiamo trovato più curato il trattamento dei legni; correttamente rifinite alcune zone interne dello scafo poste dietro i mobili, dove l'occhio non arriva, precedentemente lasciate grezze; e, in coperta, il rivestimento in teak, disegnato con più attenzione, tagliato e gommato meglio.

La cosa importante è che tali migliorie non sono andate a intaccare in rialzo il costo finale che, come tutti i Bavaria, si mantiene decisamente interessante, siglando un rapporto qualità/prezzo di primo piano.

STRUTTURA E COSTRUZIONE

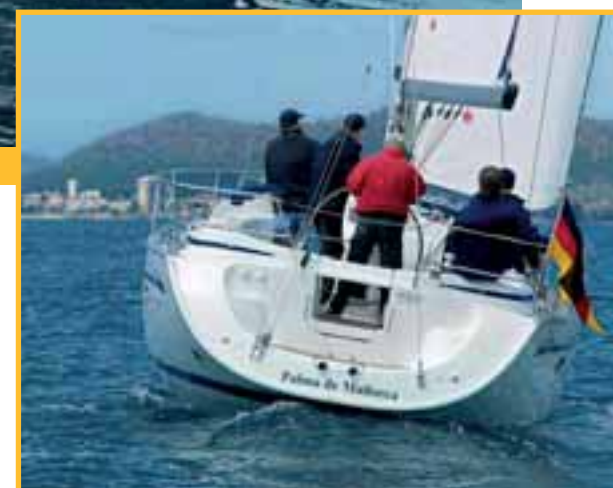
La linea del 39 Cruiser è quasi identica a quella degli altri modelli di ultima generazione della Casa tedesca. Sulle murate, tre oblò montati lungo una modanatura di rinforzo, che corre dal giardinetto al mascone, e sormontati dalla linea di livrea Bavaria, alleggerendo alla vista tutto il fianco della barca, che comunque si presenta già con bordi liberi contenuti. Gli slanci sono contenuti e conferiscono alla linea una leggera aggressività che non guasta. Come per il 42 Cruiser (SoloVela - settembre 2004) la tuga occupa molto spazio in larghezza, sacrificando i passavanti e andando a invadere una buona parte della zona di prua, ma ciò si traduce in volumi sfruttabili sottocoperta.

La laminazione vede l'impiego di fibra di vetro e resina isoftalica e, non essendo presente controspampo in sentina, madieri e longheroni sono visibili e ben dimensionati. Le paratie sono fissate a scafo e coperta con l'utilizzo di colle ad alta tenacità, mentre le parti dei mobili a contatto con lo scafo sono a esso resinati con l'uso di pezzature, per la verità migliorabili quanto a superfici.

Osservando l'ottima planarità del gelcoat, sia di scafo che di coperta, si evince una buona cura nel trattamento degli stampi. ➡

Bavaria 39 Cruiser

Dalla Bavaria un 39 al di sopra della media, per competere adeguatamente nel segmento più affollato e commercialmente più difficile





Sopra, la doccia esterna e la panchetta realizzata per sfruttare tutta la larghezza dello specchio di poppa. Sotto, i passavanti un pò sacrificati in larghezza



Sopra e sotto, l'alloggiamento per le drizze



Sotto, uno dei due gavoni gemelli accessibili dal pozzetto. In basso, l'alloggiamento dedicato alla bombola del gas



Sotto, il gavone dell'ancora con il salpancore sotto il piano di calpestio e il doppio musone in acciaio



Sopra, il pozzetto: qui si nota bene quanto la struttura centrale della colonnina e del tavolo sia invadente e sproporzionata. A fianco, il tavolino aperto lascia vedere il portello della ghiacciaia

COPERTA

Come detto prima, la maggior parte della coperta è occupata dalla tuga. Questo non lascia grandi spazi fruibili, fatta salva la zona a pruvavia dell'albero, dove riscontriamo un'ampia area, comoda anche come prendisole.

Il rivestimento in teak è migliorato rispetto a prima, non tanto per il legno, che rimane di qualità media, quanto per la lavorazione. Proprio nella zona posta tra l'albero e il gavone dell'ancora, avevamo maggiormente riscontrato i difetti sul 42, qui spariti: la gommatura è più pulita e con meno bolle d'aria; e il problema del brutto e pericoloso scalino che creava il teak in prossimità della giunzione tra tuga e coperta, è stato egregiamente risolto sul 39 con l'interruzione del teak a poppavia dell'osteriggio della cabina di prua.

Il gavone dell'ancora è abbastanza profondo e racchiude al suo interno un salpancore Lofrans ad asse orizzontale, con il barbotin e la campana per le cime. Sempre sotto il portello di questo gavone è presente la bocchetta di carico del serbatoio d'acqua montato sotto la cuccetta di prua.

Il pozzetto è leggermente sacrificato negli spazi, soprattutto per la presenza di una struttura centrale che ingloba un tavo-



apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net



linetto in massello di teak (scelta discutibile, in quanto il massello tende a spaccarsi) con semipiani ribaltabili, una comoda ghiacciaia e l'eccessiva colonnina del timone, fastidiosa per le sue dimensioni. Sotto le parti laterali della panca che circonda il pozzetto, descrivendo una U, sono presenti gli unici due gavoni esterni, per altro sacrificati in profondità in modo da non condizionare negativamente l'altezza nelle cabine sottostanti. Visti gli spazi dedicati allo stivaggio, l'unico punto dove poter posizionare la zattera autogonfiabile è sulla tuga, tra il piccolo trasto della randa e l'osteriggio della dinette. Per finire l'argomento gavoni, intelligente la riproposizione di quello dedicato alla bombola

del gas, posto sotto la panca di chiusura del passaggio allo specchio di poppa, già visto su altri modelli. Comoda e ormai uno standard, la capottina paraspruzzi richiudibile, contenuta in un'apposita nicchia integrale allo stampo della tuga.

ATTREZZATURA

L'attrezzatura di coperta è di ottima marca ma, in alcuni casi, sotto-dimensionata. Ne sono esempio i winch dedicati alla scotta del genoa (Lewmar 44), per i quali sarebbe preferibile il modello superiore. Lewmar anche i due winch sulla tuga. Bozzelli e rotaie sono della Rutgerson, mentre gli stopper sono gli ormai onnipresenti Spinlock XAS.

A prua è montato un avvolgifiocco della Furlex, mentre a poppa il paterazzo è sdoppiato, regolabile grazie a una cima con paranco, bloccata da uno stopper applicato sullo specchio di poppa.

ALBERO E PIANO VELICO

Il piano velico è frazionato a 9/10 e vede un genoa dalla generosa sovrapposizione. Randa e genoa - della Elvstrom/Sobstad - sono avvolgibili, coerenti con la filosofia che vuole barche facili da condurre anche con equipaggio ridotto. Fortunatamente, l'adozione per la randa delle stecche lunghe verticali, permette un taglio con un discreto allungamento, assicurando una buona efficienza.



Albero Selden in alluminio, a due ordini di crocette acquartierate, con sartame spiroidale discontinuo. E' presente un vang rigido.

INTERNI

Lo spazio negato in coperta, a causa di una tuga eccessivamente larga, lo si ritrova "con gli interessi" sottocoperta. Appena si scende la scaletta, si apprezzano le dimensioni della di-



Sotto, il tavolo da carteggio circondato dalla struttura in plastica nera dove poter montare strumenti. A destra, la cabina di prua



nette, inusuali per un 39 piedi. La disposizione è identica a quella del 42, con la cucina in linea lungo la murata di sinistra, il grande divano a C sulla dritta che circonda il tavolo e la panca ribaltabile a completare le sedute, comode per 6 persone. A poppavia della cucina, si trova un bagno molto grande, con spazio doccia separato; mentre al suo opposto, la zona carteggio circondata da una struttura in plastica nera dove poter montare i display degli strumenti di navigazione e riporre accessori.

Il Bavaria 39 Cruiser viene prodotto nella versione a tre cabine e due bagni: a prua si trova quella armatoriale - con il bagno riservato - davvero comoda e con una larga cuccetta matrimoniale posta al centro; a poppa, due cabine gemelle, anch'esse con cuccette matrimoniali larghissime e molto profonde. In tutte: ampi armadi, ripiani e molti armadietti; a proposito di questi ultimi, apprezzabile la scelta del Cantiere tedesco di chiudere con degli sportelli quelli che erano (sul 42, per esempio) dei semplici gavoncini aperti, in modo da creare spazi di stivaggio più asciutti e protetti.

Come si diceva in apertura, migliorata la qualità della falegnameria, soprattutto per quanto riguarda il trattamento dei legni. Ancora qualche differenza tra le essenze dell'impiallacciatura e dei masselli delle cornici. Elegante per i colori e l'accostamento con il legno, e pratico per la facilità di pulitura, il rivestimento della cucineria in dinette, che, oltretutto, rischiarà l'ambiente. Ottimo il livello di luminosità e di aerazione di tutte le cabine. I volumi di stivaggio interni sono buoni, sia per numero che per volume complessivo, compensando le mancanze del pozzetto. Soprattutto in dinette, dove la grande seduta centrale nasconde un bel gavone, grande e di comodo accesso. Purtroppo, non si può dire lo stesso degli armadietti nei bagni, pochi e piccoli.

IMPIANTI E MOTORE

Gli impianti, elettrico e idraulico, sono essenziali, progettati con razionalità e ben cablati; utilizzano materiali e accessori di buona qualità, in linea con le normative europee relative alla categoria A. Una batteria da 140 Ah (sarebbe meglio montarne un'altra) alimenta tutti i servizi; tra questi, l'impianto di illuminazione è migliorabile nella disposizione: quella dei piccoli spot alogeni, denuncia una scarsa attenzione posta a livello progettuale, "obbligando" gli occupanti a una luce forte e concentrata; inoltre, nelle cabine non esistono punti luce per la lettura, posti in prossimità delle cuccette, limitando le sorgenti luminose a soli due spot montati sul celino. Buono, per qualità e completezza, il pannello elettrico che si trova

alla destra del tavolo da carteggio.

Il motore, assistito da una batteria da 55 Ah, è un Volvo Penta da 29 cavalli, potenza che potrebbe sembrare insufficiente ma che, in realtà, permette di sviluppare velocità di crociera rispettabili; in ogni caso, la Bavaria offre l'opzione di un motore da 55 cavalli. Il suo vano è eccellente per dimensioni e accessibilità, potendo contare su due ampie aperture laterali dalle cabine di poppa, oltre al classico grande portellone della scaletta in dinette.

PROVA IN MARE

La mattina della prova il vento tarda a fare il suo ingresso nel golfo di Palma di Maiorca e, per ciò, siamo costretti ad attendere ►►

Sopra, una delle due cabine di poppa. A destra, l'elegante accostamento del legno con i tessuti utilizzati per la cucineria della dinette, di buona qualità e facili da pulire



Sopra, la panca centrale nasconde un grande gavone, comodo soprattutto per il cambusiere, vista la sua adiacenza alla cucina



A sinistra, il bagno riservato alla cabina di prua. A destra, il bagno principale, con la parte destra dedicata alla doccia. Sotto, le prese a mare, tutte opportunamente fascettate



Sopra, la sentina è di facile accesso e ben ispezionabile: qui si notano alcuni prigionieri del bulbo e due pompe di sentina

sotto coperta

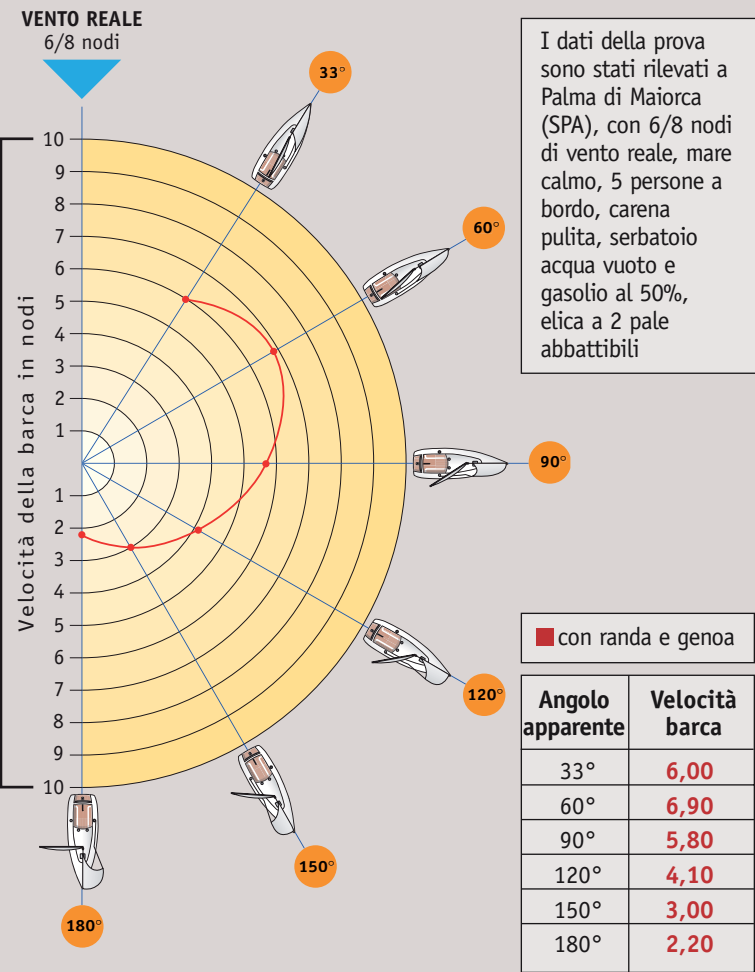
PRO

- Rapporto qualità/prezzo
- Spazi interni
- Manovrabilità

CONTRO

- Gavoni esterni
- Colonnina pozzetto
- Essenze legni interni

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Prua	Poppa sinis. dest.
1600	5,10	1	2	1	2 3
2200	7,00	2	3	1	4 5
2600	7,80	3	4	3	5 6
3000	8,30	5	6	3	7 7

che si stenda la brezza termica. Intanto, ne approfittiamo per fare tutti i test di navigazione e manovra, a motore: è una sorpresa notare le velocità sviluppate ai vari giri, in considerazione dei 29 cavalli del propulsore e del tipo di elica. Molto basso il livello delle vibrazioni - che cominciano a farsi sentire solo da 2800 giri in su - e della rumorosità, che fino ai 2100 giri è decisamente al di sotto della media per imbarcazioni di questa categoria e pari dimensioni. In manovra (sempre a motore), il Bavaria 39 Cruiser si rivela agile, reagendo bene alle inversioni di marcia e non dovendo sottostare a un eccessivo abbrivio.

Finalmente il vento ci dona una leggera brezza di 8 nodi e, aprendo in pochi secondi genoa e randa, iniziamo a bolinare. Notiamo subito - a paragone del 42 piedi - un grosso miglioramento dell'efficienza e della precisione del timone, tale da trasmettere una maggiore sensibilità alla ruota. Stringiamo al massimo, annotando sul grafico delle prestazioni un ottimo angolo di bolina, anche se aiutati dalla quasi totale assenza di onda. Poi, poggiando, proviamo le velocità alle altre andature, dispiaciuti che questa barca - una delle prime varate dal Cantiere, messa in acqua qualche giorno prima - non dispone di spinnaker o di gennaker. A vele bianche, quindi, riesce a tenere fino al lasco stretto una discreta velocità, che decade improvvisamente appena superati i 110 gradi. In virata, anche con questo vento leggero, la barca reagisce benissimo e in modo progressivo, riuscendo a mantenere una buona velocità di percorrenza e una decorosissima velocità in uscita. In linea generale, conferma le doti di agilità e maneggevolezza palesate in precedenza a motore; ma, soprattutto, trasmette un'inusitata sensazione di leggerezza sull'acqua.

I dati della prova in mare sono stati rilevati con l'ausilio del Geonav 4C

DOTAZIONI DI SERIE

- Esterni** Pozzetto in teak; tavolo fisso in pozzetto; randa e genoa Elvstrom; doccetta esterna; copertura in pelle ruota timone
- Interni** Strumenti del vento, log ed ecoscandaglio Raymarine; boiler; impianto 220 Volt, con caricabatteria da 25 Ah

ACCESSORI EXTRA

prezzi in Euro, IVA esclusa	
Rivestimento coperta in teak	6.810
Bulbo in piombo m.2,00	2.801
Randa avvolgibile	1.543
Motore Volvo Penta cv 55	3.780
Salpancore elettrico	1.724
Ancora Delta + m.50 catena + m.70 cima + 6 parabordi F2 con copriparabordi + mezzomarinaio	1.267
Capottina paraspruzzi	1.725
Pilota automatico Raymarine + VHF con antenna + caricabatterie da 45 Ah	5.900

Bavaria 39

VALUTAZIONI

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

STIVAGGIO

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

IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	m. 12,14
Lunghezza al gall.	m. 10,71
Baglio massimo	m. 3,97
Pescaggio standard	m. 1,85
Pescaggio opzionale	m. 2,00
Dislocamento	kg. 8.300
Superficie velica (R+G)	mq. 85,80
Cabine	3
Bagni	2
Motore	Volvo Penta cv 29
Capacità acqua	l. 360
Capacità gasolio	l. 210
Categoria CE	A
Cantiere	Bavaria Yachts
Progettista	J&J Design
Prezzo	€ 99.500 (IVA esclusa)

TABELLA COMPARATIVA

	Bavaria 39	Oceanis Clipp. 393	Delphia 40	Sun Odyssey 40.3
L.f.t.	m 12,14	m 11,94	m 12,30	m 12,22
Larx.	m 3,97	m 3,96	m 3,94	m 3,95
Dislocamento	kg 8.300	kg 7.780	kg 8.250	kg 8.100
Cabine	3	3	3	2/3
Bagni	2	2	2	1/2
Prezzo (Iva esclusa)	€ 99.500	€ 121.900	€ 119.000	€ 122.950

CONTATTI

BAVARIA ITALIA:
Eritros Mare Srl
Sanremo
Tel. 0184.500019
www.eritrosmare.com

Gold Sail
Lignano S.
Tel. 0431.720717

Albatros
Rimini
Tel. 0541-54750
www.albatrosrimini.it

