

# Concretezza e tanto spazio

**Il nuovo 42 piedi tedesco,  
perpetua la filosofia  
della Bavaria tesa a dare  
particolare importanza  
all'ergonomia, allo  
sfruttamento degli  
spazi e alle qualità  
marine**

Prova in mare

## Bavaria 42

di Giuseppe Mancini - foto di Toni Valente

**U**na volta di più, la prova di un Bavaria ha messo in luce pregi e difetti, tipici di queste barche. Il Cantiere tedesco e i suoi prodotti, mi sono sempre piaciuti, soprattutto per la franchezza espressa da ogni modello. Barche "sincere", che non occultano le pecche facendo credere chissà che e buttando fumo negli occhi ai potenziali acquirenti. Anzi, i difetti sono così evidenti da stimolare il sospetto che ciò sia voluto, come a dire: è vero, un Bavaria ha un costo contenuto, ma vedi dove il cantiere ha risparmiato. Nessun trucco.

### STRUTTURA E COSTRUZIONE

A prima vista, questo 42 piedi non sembra affatto tale, dando l'impressione di una barca ben più grande. Tant'è che sulla banchina del Club del Mar di Palma di Maiorca, dove ha avuto luogo la prova, con i responsabili locali della Bavaria sottolineavamo il fatto che, noi di SoloVela, eravamo lì per provare il nuovo 42' e non un 46'.

Gli ampi volumi e le caratteristiche tipicamente crocieristiche, però, non si traducono in linee goffe e sgraziate. Il bordo libero è contenuto, ulteriormente alleggerito dalla classica linea di livrea Bavaria; poco sotto, da tre oblò (ovviamente, non apribili) e da un piccolo scalino ricavato nello stampo. Quest'ultimo, oltre all'aspetto grafico, contribuisce anche a irrigidire le murate.

La Bavaria pone particolare attenzione alla struttura e alle caratteristiche costruttive delle imbarcazioni: lo scafo e la coperta sono laminati con cura in fibra di vetro e resina Isoftalica; i prigionieri in acciaio inox che fissano il bulbo allo scafo hanno contropiastre di rinforzo pezzate allo scafo, tra un madiere e l'altro. Pezzati allo scafo anche tutti i mobili in dinette, che contribuiscono non poco alla rigidità generale della cellula.

Pur con un'eccellente altezza in cabina, esternamente la tuga si presenta proporzionata nelle sue forme e organica al profilo generale.

### COPERTA

La coperta presenta ampi spazi fruibili, specie a pruvia dell'albero e in pozzetto. Gran parte dello spazio è occupato dalla tuga, soprattutto in larghezza, aspetto che limita l'agibilità dei passavanti e condiziona la posizione delle rotaie del genoa, con tutta probabilità eccessivamente laterali per poter consentire angoli di bolina interessanti; ma questo potremo verificarlo succes- ➤





*L'imponente tavolo presente in pozzetto con una struttura fissa, che comprende anche una pratica ghiacciaia. Sotto, la ruota timone di dritta*



*Sopra, il gavone dell'ancora con il salpancore montato sotto il piano di calpestio. Sotto, i passavanti hanno una larghezza limitata, specie in corrispondenza delle sartie*



*Sotto, un particolare della coperta in cui è evidente la differenza tra il teak. In basso a destra, uno dei due gavoncini dedicati alle bombole del gas*

in coperta



*Sopra, l'ampio pozzetto del Bavaria 42': si notano, il vano integrato alla tuga dedicato a contenere la capottina paraspruzzi e la corta rotaia del trasto randa. Sotto, il pozzetto visto da poppa; gli strumenti sono montati nella struttura centrale del tavolo*



sivamente, nella prova in mare.

A prua si apre il gavone dell'ancora, molto profondo e capiente, con il salpancore elettrico montato sotto il piano di calpestio.

Il pozzetto è grande e comodo, tanto da contenere la struttura fissa del tavolo in teak, con la soluzione dei due piani laterali abbattibili e, al centro, una pratica ghiacciaia. La doppia ruota del timone assicura una buona libertà di movimento da e per la plancetta di poppa, oltre a consentire un'ottima posizione laterale al timoniere. Qualche perplessità sulla posizione della leva comando del motore - sul paraonde di dritta - troppo esposta, quindi facile a impigliarsi con cime e a essere inavvertitamente azionata. Sempre in pozzetto, si aprono gli unici due gavoni, capienti nel loro insieme ma ►►



[apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net](http://www.solovela.net)



numericamente esigui. Per le bombole del gas sono stati ricavati, sotto la schiena d'asino, due alloggiamenti uno fronte all'altro, accessibili dal passaggio centrale che unisce la plancetta dello specchio di poppa al pozzetto.

Coperta, pozzetto e tuga (limitatamente alla parte a pruvia dell'albero), presentano un rivestimento in teak, di qualità media e con doghe provenienti non dallo stesso tronco che, quando adiacenti, palesano tale differenza. La gommatura in alcuni punti è sbavata, cosa che denuncia una certa fretta di lavorazione.

#### ATTREZZATURA

Tutta l'attrezzatura è di ottima qualità. A prua, troviamo un avvolgifiocco Furler 300 S, semplice e affidabile, e come salpancore un Lofrans' Cayman 88 da 1000 Watt. Le rotaie e i carrelli del genoa, così come il trasto della randa, sono della Rutgerston. Quest'ultimo è montato sulla tuga, poco a pruvia del tambuccio ed, essendo molto corto, è decisamente poco efficace. Sempre sulla tuga, ai fianchi del tambuccio, sono montate due batterie di stopper Spinlock XAS e due winch Lewmar 40, che gestiscono tutte le manovre

provenienti dall'albero, compresa la scotta randa. I winch principali, dedicati alla scotta del genoa, sono due Lewmar 48 montati sui paraonde in posizione esterna, perfetta in virtù del corretto allineamento con la scotta proveniente dal carrello che regola il punto di mura. Altri due winch (optional) sono montati sempre sui paraonde a poppavia di quelli principali, utili per le scotte del gennaker o dello spinnaker.

Opportunamente lo strallo di poppa si divide in due parti, così da rendere l'accesso al pozzetto particolarmente agevole.



#### ALBERO E PIANO VELICO

Albero in alluminio della Selden, poggiato in coperta. Il modello della prova presenta l'avvolgiranda integrato, soluzione che, pur essendo pratica, penalizza le prestazioni: la randa necessariamente non può avere allunamento, con conseguente deficit di superficie e forma, e il peso maggiore dell'albero, dovuto al meccanismo ►►



*Sopra, la comoda cuccetta doppia della cabina di prua.  
A destra, il bagno di prua accessibile  
dalla cabina armatoriale*



interno su cui si avvolge la vela, rende la barca meno stabile in rollio e beccheggio.

Sono presenti due ordini di crocette, leggermente acquartierate, e sartie a spirale discontinue.

Il piano velico, frazionato a 9/10, in modo abbastanza tradizionale vede il genoa protagonista nel rapporto di superficie con la randa, con una sovrapposizione superiore al 140%.

Estremamente agevole la gestione del gennaker, grazie anche al rullino che permette di issarlo e svolgerlo, così come riavvolgerlo e ammainarlo, in pochissimo tempo.

Randa e genoa, forniti di serie, sono della veleria Elvstrom.

## INTERNI

Volumi e spazi interni sono ottimi, per comodità, ergonomia e distribuzione. Anche l'adozione di taluni particolari è da sottolineare positivamente, come il tientibene verticale posto sulla paratia del bagno principale, come l'altro tientibene all'angolo del tavolo da carteggio, o come le apposite guide per alloggiare la ghigliottina del tambuccio applicate nella cabina di poppa di dritta. Se la Bavaria avesse utilizzato una qualità di legno e una rifinitura superiori, gli interni di questo 42 piedi sarebbero stati eccellenti. Ma così non è. Notare differenze tra l'essenze dei compensati e quelle dei masselli, non fa piacere, ancor di più quando tutte le superfici sono trattate solo con qualche mano di flatting. Ma, come dicevamo in apertura, questa è la filosofia Bavaria che, così, può mettere sul mercato imbarcazioni a prezzi contenuti, senza tralasciare le qualità e la solidità là dove sono importanti.

Il Bavaria 42' viene prodotto solo nella versione a tre cabine e due bagni. La cabina di prua è quella armatoriale, ampia, comoda, con una cuccetta doppia matrimoniale e con buoni spazi dedicati allo

stivaggio, ma soprattutto, con il bagno dedicato; il tutto a prua della paratia centrale. Andando verso poppa, entriamo nella grande dinette: sulla dritta il divano a "C" e la panca centrale che circondano il tavolo da 7/8 posti; lungo la murata di sinistra si trova la cucina, con un frigo ad accesso frontale più il classico frigo boat a pozzetto ad accesso dall'alto, il blocco cottura a tre fuochi e forno, e il doppio lavello. Subito a poppavia della cucina, troviamo il grande bagno con il vano doccia separato da una tenda. Al suo opposto, sulla dritta, un tavolo da carteggio spazioso e ben organizzato, come non se ne trovano più, circondato da varie superfici da sfruttare per l'applicazione di molti strumenti. Il layout degli interni, si



chiude a poppa con due cabine gemelle, spaziose sopra la media, sia per i volumi che per le superfici delle cuccette matrimoniali.

## IMPIANTI E MOTORE

Tutti gli impianti denotano il buon livello di standardizzazione raggiunto dal Cantiere tedesco. I cablaggi dell'elettrico sono realizzati con attenzione e in maniera intuitiva per un immediato intervento in caso di necessità. Il quadro, al tavolo da carteggio, presenta tutti gli interruttori principali, il voltmetro, il controllo del livello dei serbatoi dell'acqua, una presa a 12 Volt e una a 230 Volt. Due le batterie fornite di serie: una da 55 Ah per il motore e una da 140 Ah per i servizi. Tutti gli interni sono illuminati in modo adeguato da lampade alogene, senza sprechi o eccessi di consumo.

Anche l'idrico è realizzato in modo razionale e affidabile, ben riconoscibile nel doppio impianto acqua fredda/calda per l'adozione di tubi di colore differente. La riserva d'acqua è di ben 360 litri.

Il motore di cui il Bavaria 42' viene fornito di serie è un Volvo Pen-



*A sinistra, una delle  
due cabine di poppa.  
A destra, dall'alto:  
l'ampio bagno  
centrale;  
il tavolo da carteggio;  
la grande cucina  
a "L", sistemata  
ad angolo lungo  
la murata di sinistra  
e la paratia centrale*



*I tientibene in dinette: a  
sinistra quello montato sulla  
paratia del bagno; sopra quello  
ricavato nell'angolo del tavolo  
da carteggio*



*Sopra, la panca centrale nasconde  
un gavone comodo per la cambusa.  
A destra, le grandi aperture del  
vano motore,  
per agevoli interventi*



*A destra, l'apposito  
alloggiamento per  
la ghigliottina del  
tambuccio.  
Sotto, uno dei due  
tiranti che collegano  
le sartie ai madieri*



sotto  
coperta

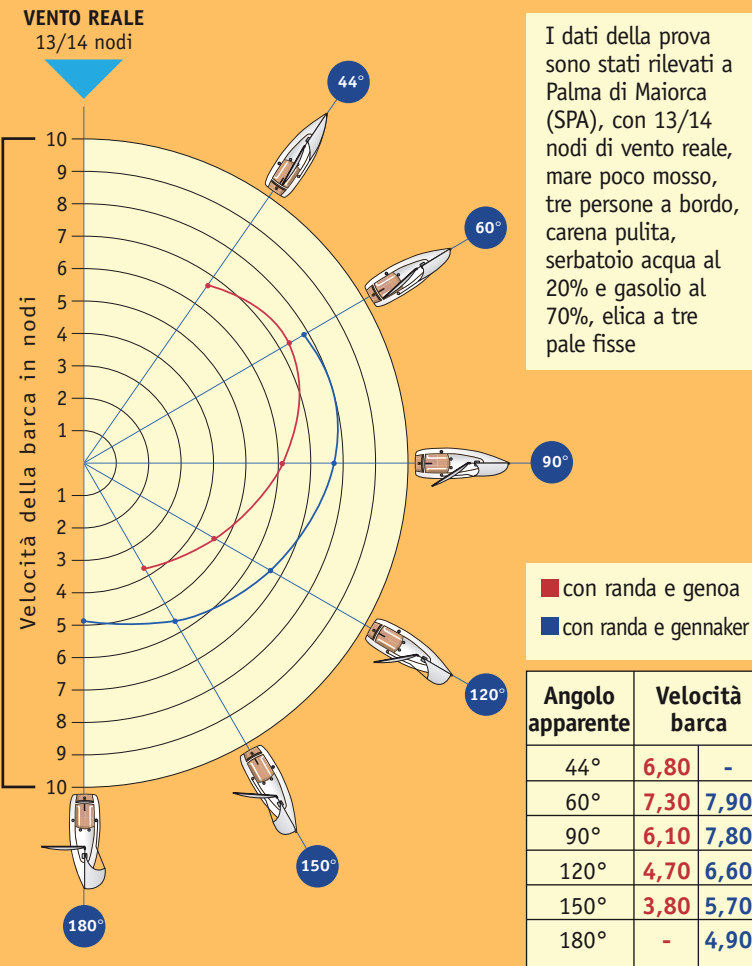
PRO

- Rapporto qualità/prezzo
- Ottimizzazione spazi
- Doti marine

CONTRO

- Qualità coperta in teak
- Falegnameria interni
- Precisione e risposta del timone

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

| Giri | Nodi | Livello di rumorosità |         |      |                    |
|------|------|-----------------------|---------|------|--------------------|
|      |      | Pozzetto              | Dinette | Prua | Poppa sinis. dest. |
| 1800 | 6,40 | 1                     | 2       | 1    | 3 3                |
| 2200 | 7,50 | 2                     | 3       | 1    | 4 4                |
| 2600 | 7,90 | 3                     | 4       | 2    | 6 6                |
| 3000 | 8,60 | 4                     | 6       | 3    | 7 7                |

ta D2-55 con S-Drive, collaudato, solido e dalla rumorosità contenuta, servito da un serbatoio gasolio dalla capienza, forse fin troppo generosa, di 210 litri. Il classico pannello di comando Volvo - con contagiri, contaore e spie d'allarme - è posto alla destra della ruota timone di dritta.

PROVA IN MARE

Anche con la randa avvolgibile, il nuovo 42 piedi di casa Bavaria, ci ha stupito favorevolmente per quello che ha espresso in mare. La barca bolina molto bene, con un buon passo sull'onda e un'ottima - considerando le sue caratteristiche - accelerazione all'uscita dalle virate. Purtroppo, quello che si temeva osservando la posizione delle rotaie del genoa è stato confermato: stringendo il vento oltre i 45° inizia un sensibile decadimento della velocità, mal tollerato con presenza di onda. Senz'altro, questo limite diminuisce di molto con una randa tradizionale. In effetti, leggendo i dati relativi alle dimensioni, ci si accorge come il Bavaria 42' abbia un dislocamento al disotto della media e un baglio massimo contenuto rispetto alle imbarcazioni di pari categoria: i progettisti sono riusciti a ottenere un ottimo compromesso e un eccellente equilibrio, tra la ricerca degli spazi necessari a una barca da crociera e le prestazioni. Veramente piacevole la navigazione con gennaker, che concede anche angoli insospettati, stringendo il vento fin di bolina larga. Non ci convince molto il timone, che denuncia qualche pecca di precisione e un certo ritardo nella risposta. A motore, si apprezzano il basso livello di rumorosità sottocoperta, specie nella cabina di prua, e l'ottima velocità di crociera, oltre che alla capacità di manovrare in spazi ristretti.

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

DOTAZIONI DI SERIE

**Esterni** avvolgifiocco, randa e genoa, pozzetto in teak, tavolo teak in pozzetto, salpancore elettrico, doccia in pozzetto

**Interni** serbatoio acque nere, boiler

ACCESSORI EXTRA

|                                    |                             |
|------------------------------------|-----------------------------|
|                                    | prezzi in Euro, IVA esclusa |
| Coperta in teak                    | 7.146                       |
| Avvolgiranda                       | 1.560                       |
| Winch per spinnaker (2 Lewmar 40)  | 965                         |
| Bulbo lungo (m.2,15)               | 3.155                       |
| Autopilota Raymarine ST6001        | 5.155                       |
| Caricabatterie 24 Ah (230 V)       | 689                         |
| Riscaldamento Webasto Air Top 5000 | 3.051                       |
| Capottina                          | 1.600                       |

Bavaria 42

VALUTAZIONI

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

STIVAGGIO

|                |       |
|----------------|-------|
| Gavoni esterni | ★★★★★ |
| Gavone catena  | ★★★★★ |
| Dinette        | ★★★★★ |
| Cucina         | ★★★★★ |
| Cabina poppa   | ★★★★★ |
| Cabina prua    | ★★★★★ |
| Bagni          | ★★★★★ |

IL PROFILO

|                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| Lunghezza fuori tutto      | m. 12,99              |
| Lunghezza al gallegg.      | m. 11,40              |
| Baglio massimo             | m. 3,99               |
| Pescaggio                  | m. 1,80/2,15          |
| Dislocamento               | kg. 8.500             |
| Randa                      | mq. 45,80             |
| Genoa                      | mq. 58,00             |
| Cabine                     | 3                     |
| Bagni                      | 2                     |
| Motore                     | Volvo Penta 55 hp     |
| Capacità serbatoi acqua    | l. 360                |
| Capacità serbatoio gasolio | l. 210                |
| Categoria CE               | A                     |
| Progettista                | J&J Design            |
| Cantiere                   | Bavaria Yachts        |
| Prezzo                     | 116.293 (IVA esclusa) |

TABELLA COMPARATIVA

|                        | Bavaria 42 | Sun Odyssey 43 | Oceanis 423 | Elan 434 |
|------------------------|------------|----------------|-------------|----------|
| L.f.t.                 | m. 12,99   | 13,21          | 13,09       | 13,40    |
| Baglio max             | m. 3,99    | 4,19           | 3,90        | 4,20     |
| Dislocamento           | kg. 8.500  | 9.300          | 8.800       | 10.900   |
| Cabine                 | 3          | 2/3/4          | 2/3/4       | 2/3/4    |
| Bagni                  | 2          | 2              | 2/3         | 2        |
| Prezzo (Iva esclusa) € | 116.293    | 170.451        | 140.610     | 139.900  |

CONTATTI

Bavaria Italia  
Via Goethe 61  
18038 Sanremo (Im)

Tel. 0184.500019  
Fax. 0184.530613

www.eritrosmare.com

m.fontana@eritrosmare.com