

Bavaria 37

La solida tedesca

Qualità costruttive, attenzione ai particolari, buone prestazioni. Un mix che associato al prezzo, fa di questo 37 piedi un nuovo successo



di Mauro Melandri

Riconoscibili sia dalle linee che dalla livrea, le imbarcazioni nate dal binomio Bavaria-J&J sono ormai tra le più richieste sul mercato, agevolate da un prezzo decisamente contenuto cui corrisponde una qualità costruttiva più che accettabile, specie se rapportata alla destinazione d'uso prevista. Già parlando del 33 - SoloVela numero di luglio 2006 - abbiamo avuto modo di spiegare come le nuova gamma crociera, completata proprio con il lancio del dieci metri e del 37 - oggetto della prova di questo mese - si componga di scafi tutt'altro che poveri o realizzati in modo approssimativo. L'obiettivo di contenere i prezzi di listino, infatti, viene raggiunto grazie all'impressionante industrializzazione dei processi costruttivi, affidati a una catena di montaggio moderna e veloce, che nel realizzare i vari modelli impiega nella gran parte dei casi la medesima componentistica. Particolare non da poco, se si tiene conto che le giacenze di magazzino sono uno dei capitoli più "pesanti" nei bilanci di un'azienda.

Come in tutte le cose, c'è un rovescio della medaglia: i prodotti così realizzati mancano di "personalità" e finiscono per assomigliarsi tutti, risultando riconoscibili solo per le dimensioni; poche, inoltre, sono le soluzioni davvero innovative individuabili a bordo, ciò a causa del notevole costo della ricerca. Discorso a parte meritano le finiture che, curate con efficace semplicità, non arricchiscono certo gli scafi del cantiere tedesco, ma ripropongono l'idea di una barca dall'ottimo rapporto qualità-prezzo.

COSTRUZIONE

Sicuri di quanto affermato in apertura, ci siamo comunque voluti togliere la curiosità di vedere se veramente i Bavaria sono realizzati con la necessaria attenzione e, soprattutto, se i prodotti impiegati durante la stratifica e l'assemblaggio siano o meno in linea con quelli utilizzati dai cantieri concorrenti. In tal senso, la prova svolta a bordo del Bavaria 37 si è rivelata molto positiva: anche in questo caso la struttura sembra ben dimensionata e le tecniche impiegate sono le più adatte per realizzare scafi destinati a un uso prettamente diportistico.

Laminata in pieno di vetroresina con gli strati esterni impregnati di resine isoftaliche, l'opera viva del Bavaria 37 ha la parte centrale rinforzata da una doppia stratifica, mentre sopra al galleggiamento il "solid" è sostituito dal sandwich di vetro e schiuma di PVC, laminato con resine poliestere. Questa strada, ormai seguita da buona parte dei cantieri, permette di risparmiare sul dislocamento a tutto vantaggio delle performance, garantendo al contempo un buon isolamento termico e acustico. Formato da una fitta rete di madieri e ordinate, l'elemento strutturale è incollato al guscio per mezzo di una generosa fazzolettatura ed è destinato ad assorbire e dissipare i carichi provenienti dalle appendici, dall'albero e dal motore.

Quello della sicurezza è uno degli aspetti maggiormente curati: in caso di impatto frontale, per esempio, il Bavaria 37 è protetto dalle fibre aramidiche, che durante la laminazione so-



Sotto, il gavone dell'ancora con il verricello elettrico. A destra, un particolare del piede d'albero da cui escono le manovre correnti



A sinistra, il tavolino del pozzetto installato in prossimità della consolle



Sopra, la prua piuttosto agibile e, a sinistra, uno dei due gavoni in pozzetto. A fianco e sotto, una vista da poppa con l'ampia ruota e l'apertura per l'accesso a bordo



Il pozzetto avvolgente del Bavaria 37. Sono visibili le manovre tutte rinviate in pozzetto, i winch self tailing e gli alti paramare. Il trasto della scotta randa, posizionato sulla tuga, è molto corto e poco efficace

no affogate nelle murate a pruvia dell'albero e dalle semiparatie laminate sotto la cuccetta prodiera. Realizzata in sandwich con rinforzi in legni nei punti di attacco dell'attrezzatura, la coperta è unita allo scafo per mezzo di rivetti; la giuntura, sigillata con siliconi come il Sika Flex, è protetta da una falchetta in alluminio non traforata, fissata con viti autofilettanti. Per soddisfare le richieste degli armatori, che oltre a generosi volumi interni cercano scafi capaci di buone prestazioni sotto vela, la Bavaria ha chiesto allo studio J&J di rivisitare le appendici, al fine di trovare un giusto compromesso tra semplicità di conduzione e velocità nell'acqua. Caratterizzato dalla presenza del classico scarpone finale, il bulbo è realizzato in ghisa e ha una corda piuttosto importante; fissata con tredici prigionieri in inox montati su contro piastre singole, la deriva ha i bordi di ingresso più avviati rispetto al passato e una finitura della superficie, realizzata con stucchi di ultima generazione, molto più accurata. Stratificato in modo classico e dotato di un'asse in acciaio inox assistita da boccole auto allineanti, anche il timone, servito da un sistema meccanico privo di frenelli, vanta una corda importante che garantisce massima efficienza in ogni condizione.

COPERTA E ATTREZZATURA

Benché risultino meno classici rispetto ai modelli precedenti, i nuovi Bavaria rappresentano al meglio i concetti più attuali della progettazione per il diporto. L'esperienza maturata in anni di lavoro "sul campo", ha infatti permesso ai fratelli Jacopin di dar vita a un progetto dove la necessità di ricavare importanti volumi interni non prevarica l'importanza delle linee d'ac-



in coperta



apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net



qua. Ciò che ne deriva è uno scafo compatto ed equilibrato, capace di fare la gioia sia dell'armatore, che finalmente può vegliare anche con arie leggere, sia del suo equipaggio, alloggiato in cabine comode e spaziose.

Lo scafo ha sezioni di prua non eccessive e le murate, dritte da mezza nave in avanti, che si svasano man mano che ci si sposta verso lo specchio di poppa, attrezzato e largo quasi quanto il baglio massimo. Oltre alla plancetta principale, sotto il cui piano è stata nascosta la scaletta bagno in acciaio inox, i progettisti hanno ricavato ai lati dell'apertura che conduce al pozzetto, due predellini supplementari, utilizzabili

come gradino per scendere e salire dall'unità, o come seggiolino quando si utilizza la doccia esterna. Contenuti tra slanci appena accennati, i bordi liberi ben si fondono con l'importante tuga, "smagrita" dal sottile fregio blu a freccia che ne decora le pareti laterali, dove sono incassati sei grandi oblò apribili a quattro punti di chiusura, prodotti appositamente dalla Lewmar. La sovrastruttura, dotata di ben sei osteriggi e di due finestrature fisse poste sotto il vang, si compone di due livelli: il primo, che nella zona prodiera offre un comodo prendisole, nasce dal piano di coperta, mentre il secondo dal piede albero e si solleva gradualmente

rispetto all'altro, sul cui prolungamento è ricavato il paramare del pozzetto. Il pozzetto, raggiungibile dal triangolo di prua grazie ai comodi passavanti, vanta dimensioni importanti e ha una particolare forma stondata che lo rende molto confortevole; tra le panche lunghe e profonde è posizionata una massiccia colonnina in plastica, sul cui prolungamento è ricavato un tavolino in teak a semipiani abbattibili, dotato di pratico vano portaoggetti. L'attrezzatura di coperta, fornita dalla Rutgerson, è disposta nelle posizioni più classiche e risulta ben dimensionata; scon-

tato il rinvio di drizze e amantigli ai lati del tambuccio, dove sono montate due batterie da quattro stopper Rutgerson RC750 e una coppia di winch Lewmar ST-30, riservata alle drizze e alla regolazione della scotta randa, dotata di un piccolo trasto installato a pruvia della discesa. Il genoa è invece regolato grazie alla coppia di winch Lewmar ST-40 montata sul paramare del pozzetto, dove trovano posto anche le pastecche di rin-





A sinistra, la cabina di prua con il letto matrimoniale a V e, sopra, il bagno interamente controstampato

vio e la presa per l'imbarco della corrente.

Abbondante lo spazio riservato allo stivaggio: gavone dell'ancora a parte, il Bavaria 37 dispone di due vani celati sotto alle sedute del pozzetto. Mentre quello di sinistra è limitato in profondità dalla presenza dell'alloggio sottostante, l'altro, nel caso della versione a due cabine, si spinge fin sotto al galleggiamento.

ALBERO E PIANO VELICO

Sorretto da sartieme spiroidale discontinuo e dotato di strallo di poppa regolabile molto demoltiplicato, l'albero del Bavaria 37 è un Seldén in alluminio a due ordini di crocette acquartierate; poggiata in coperta, l'antenna è completa di avvolgifiocco Furlex 200S.

Il piano velico, leggermente frazionato, associa la praticità all'efficienza, 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. La scelta di un genoa più grande è consigliata, visto il rapporto non troppo brillante tra superficie velica standard e dislocamento. Di qualità accettabile, le vele sono fornite di serie e vengono prodotte in dacron con taglio cross-cut dalla Elvstrom-Sobstad.

INTERNI

Esaltata dalle notevoli altezze di tutti i locali e dall'ottima illuminazione naturale, garantita dalle numerose aperture descritte in precedenza, la generosità dei volumi interni è il punto di forza del Bavaria 37.

I due layout disponibili, identici per quanto riguarda la zona composta da cucina, dinette e carteggio, sono piuttosto classici e dotati entrambi di un gano. Alla versione a due cabine – grande armatoriale a prua – se ne contrappone una a tre cabine, consigliabile in quanto più facile da piazzare sul mercato

dell'usato. Tutti gli alloggi dispongono di abbondante spazio calpestabile, di armadi e di vani dedicati allo stivaggio; i letti risultano comodi, anche se quelli di poppa sono parzialmente limitati in altezza dal fondo del pozzetto.

Il quadrato, provvisto di tavolo centrale con l'anta di sinistra abbattibile e di numerosi stipetti con chiusura meccanica, è provvisto di due divani avvolgenti 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" che, nonostante sia dotata di lavello in inox, frigorifero elettrico e forno Eno, risulta leggermente sacrificata, specie se rapportata a quella del più piccolo Bavaria 33. Lungo la murata opposta è posizionato il grande tavolo di carteggio, completo di armadietto, stipetti e di un quadro elettrico completo, dotato di tecnologia soft-touch e rapidamente ispezionabile. Buone in ogni caso le dimensioni del bagno, che nella versione a due cabine è posizionato a destra della scala di accesso, e in quella a tre è localizzato nel triangolo di prua. Realizzato in multistrato impiallacciato con mogano chiaro, il mobilio interno è rifinito con buona cura e si nota un netto miglioramento in quello che in passato era stato uno dei punti deboli del cantiere tedesco, l'abbinamento delle tonalità.

MOTORE E IMPIANTI

All'interno del vano ricavato sotto la scala di accesso, il Bavaria 37 monta un propulsore Volvo Penta D1-30 da 29 cavalli, cui può essere preferito il più potente D2-40 da 38 cavalli, disponibile come optional. Il propulsore, facilmente ispezionabile sia anteriormente che lateralmente, è dotato di trasmissione Sail Drive e si alimenta attraverso un serbatoio da centocinquanta litri, posto sotto il fondo del gavone di poppa.

Realizzati con materiali di buona qualità, seguendo tecniche

Sotto, il tavolo da carteggio con un efficiente e ben fornito quadro strumenti. A destra, la cucina in cui si notano i fornelli a due fuochi con forno e il lavello



ormai collaudate, gli impianti di bordo soddisfano le vigenti norme sulla sicurezza.

L'impianto elettrico è alimentato da due batterie Bosch, una da 140 Ah riservata ai servizi e l'altra, da 55 Ah, dedicata al motore; di serie sono anche l'impianto 220, il caricabatterie e parte dell'elettronica (ecoscandaglio, log e 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.

PROVA IN MARE

L'alto Adriatico non ci ha certo regalato una giornata ideale per testare al meglio le potenzialità di una barca: il vento non ha mai superato i sette nodi di intensità e il mare si è mantenuto calmo al punto da sembrare quasi inquietante.

Nonostante ciò, il Bavaria 37 affidatoci dalla Gold Sail di Marina di Ravenna – equipaggiato con randa avvolgibile standard, genoa rollabile triradiale al 140% della J ed elica a tre pale abbattibili – si è mosso tra i refoli con sufficiente vitalità, risultando sempre sensibile al timone e conservando un buon abbrivio anche in uscite dalle virate, il vero punto debole ►►



Il Bavaria 37 è motorizzato con un Volvo Penta da 29 hp. Sopra, il vano motore sotto la scaletta d'accesso in quadrato



A sinistra, un particolare delle rifiniture interne: il tientibene in corrispondenza del lavello. A sinistra, la "succhiarella" della pompa di sentina e sotto, il tavolo della dinette



sotto coperta

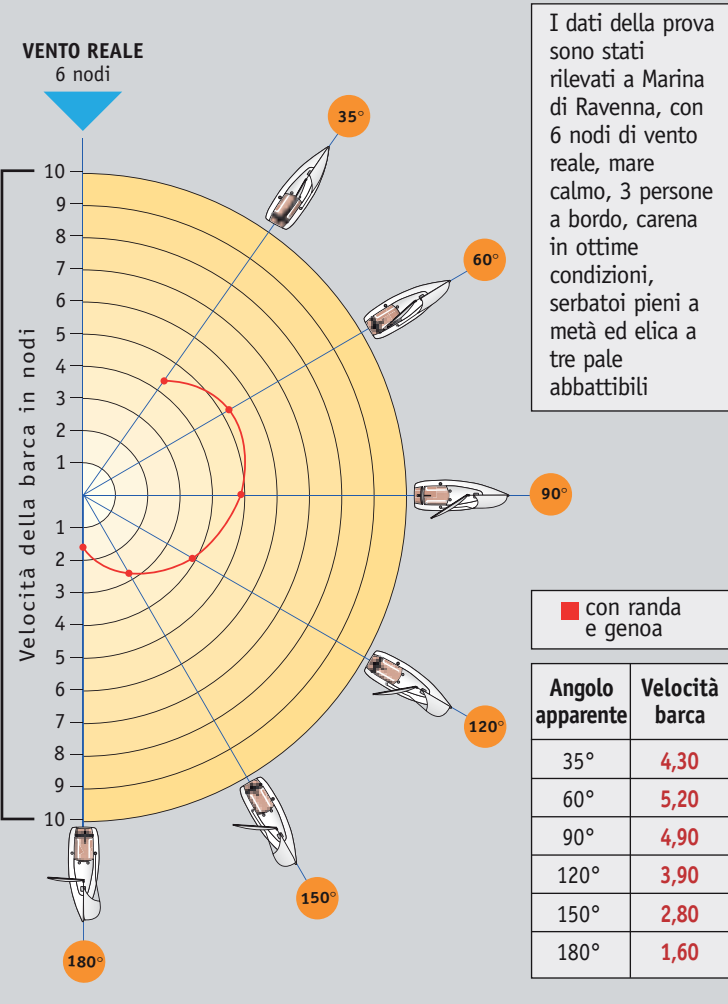
PRO

- rapporto qualità/prezzo
- abitabilità degli interni

CONTRO

- posizionamento presa imbarco corrente
- cucina migliorabile
- passaggio tra tavolo e penisola della cucina leggermente stretto

PRESTAZIONI A VELA



PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Cabine Prua	Cabina Poppa
1500	5,30	1	2	3	0
2000	6,40	2	2	4	1
2500	7,10	2	3	5	1
3000	7,90	3	4	6	2

per tutte le barche di questo tipo. Merito va anche riconosciuto alla bella vela di prua montata dall'armatore, che compensa in parte quanto perso dalla randa avvolgibile.

Le velocità, accettabili alle andature larghe, sono scese repentinamente quando abbiamo orzato per chiudere il vento con decisione: inutile pretendere da scafi come questi doti boliniere da racer; specie con le condizioni che hanno caratterizzato la nostra uscita, meglio rinunciare agli angoli stretti, concedendo quei pochi gradi di "respiro" che immediatamente vengono trasformati in velocità.

Tra la bolina larga e il traverso, il Bavaria 37 dà il meglio di sé: con l'anemometro che continua a indicare sei nodi, sbanda leggermente e si assesta, accelerando con costante gradualità. Il timone conferma le buone sensazioni avute all'inizio dell'uscita: le piccole correzioni - basta muovere la ruota di pochi centimetri - vengono immediatamente recepite dallo scafo.

Poggiamo ulteriormente e ci ritroviamo al lasco: le cifre riportate dal log precipitano rovinosamente, scendendo sotto i tre nodi man mano che ci avviciniamo alla poppa piena. Con uno spinnaker o un gennaker sarebbe diverso, ma l'aria è comunque troppo poca per poter tirare delle conclusioni in merito.

Mentre torniamo in porto testiamo la barca a motore. A regimi da crociera o trasferimento le velocità si rivelano ottime, così come contenute sono le vibrazioni e la rumorosità; queste ultime aumentano in proporzione al numero dei giri, senza superare mai limiti di guardia. Al momento del rientro, abbiamo modo di apprezzare la risposta pressoché immediata tra la marcia avanti e la marcia indietro, agevolata anche dell'elica a tre pale abbattibili montata su richiesta dell'armatore.

Il video di questa prova è disponibile in Dvd allegato a questo numero, e sul portale di SoloVela (www.solovela.net). Il pdf della prova, sarà disponibile gratuitamente sul portale a partire da novanta giorni dopo la pubblicazione.



DOTAZIONI DI SERIE

Randa classica e genoa in dacron, frigorifero elettrico, elettronica Raymarine ST-60 (log, eco e vento), avvolgifiocco Furlex, tendi paterazzo 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
Autopilota ST-6001	3.663,79
Avvolgiranda e randa	1.702,59
Attrezzatura spinnaker	1.189,66
Riscaldamento	2.577,59
Batteria supplementare	284,48
Stereo CD con casse in dinette	491,38
Motore Volvo D2-40	2.495,69
Elica a tre pale abbattibili	1.224,14
Salpaancore elettrico	991,38

Bavaria 37

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. 11,35
Lunghezza gall.	m. 9,82
Larghezza	m. 3,80
Pescaggio	m. 1,95
Dislocamento	kg. 6.900
Zavorra	kg. 2.000
Superficie velica (r+g)	mq. 67,40
Cabine	2/3
Bagni	1
Riserva acqua	l. 210
Riserva carburante	l. 150
Motore	Volvo Penta hp 29
Categoria CE	A
Progetto	J&J
Cantiere	Bavaria
Prezzo (Iva esclusa)	€ 82.155,17

TABELLA COMPARATIVA

		Bavaria 37	Delphia 37	Grand Soleil 37	Salona 37
Lunghezza f.t.	m.	11,35	10,75	11,60	11,29
Baglio massimo	m.	3,80	3,64	3,67	3,60
Dislocamento	kg.	6.900	5.350	6.200	5.900
Cabine		2/3	3	3/2	2/3
Bagni		1	1	1	1/2
Prezzo (Iva esclusa)		€ 82.155	€ 88.000	€ 144.000	€ 115.625

CONTATTI

BAVARIA ITALIA:

Eritros Mare Srl
Sanremo
Tel. 0184.500019
www.eritrosmare.com

Gold Sail
Lignano Sabbiadoro (UD)
Tel. 0431.720717
www.goldsail.it

Albatros
Rimini
Tel. 0541.709067
www.albatrosrimini.it

