

Bavaria 49

Spazio e comfort

di Maurizio Anzellotti

La Eritros di Sanremo ci ha messo a disposizione un nuovissimo Bavaria 49 in versione armatoriale e noi, senza farcelo ripetere due volte, siamo venuti a provarlo. La barca entra nella gamma Bavaria per sostituire il 50 piedi e viene offerta in due versioni: una con tre cabine e una "charter", con cinque. A Lavagna è una giornata splendida. Il sole, nonostante sia febbraio, è caldo e piacevole. Purtroppo, come è accaduto spesso in questi ultimi mesi, il vento è pigro.

PIANO DI COPERTA

Le linee della barca sono slanciate ed eleganti, grazie soprattutto alla tuga contenuta sia in larghezza che in altezza. Saliamo a bordo dalla plancetta di poppa attrezzata con due scalini-sedili e la scaletta incassata sotto il paiolo. Alzando il sedile centrale si mette in comunicazione la spiaggetta con l'ampio pozzetto dominato da un tavolo, solitamente in vetroresina ma in questo caso sostituito da uno con pianale in teak su richiesta dell'armatore. Si notano vari particolari interessanti: panche comode e non molto lontane le une dalle altre; sedute del timoniere ben dimensionate così come le ruote; passavanti larghi con le lande ben interne. La tuga è ricoperta nella parte centrale in teak e accoglie un gran numero di osteriggi, i quali, insieme agli oblò laterali, garantiscono un'ottima aerazione della barca. A prua verifichiamo che il gavone delle ancore, pur essendo molto spazioso, è di difficile accesso e ha gli ombrinali troppo alti che non consentono lo svuotamento completo del pozzo della catena. Appena prima c'è un altro ampio gavone al quale si accede da un grande passauomo: l'ideale per stivare il tender sgonfiato e i parabordi. ►►

Le linee sono slanciate ed eleganti, grazie soprattutto alla tuga contenuta in larghezza e in altezza. Non guasterebbero vele più performanti





*Tutti gli spazi
del Bavaria 49 sono
generosi e ben studiati*

L'ATTREZZATURA

L'attrezzatura è ben proporzionata con due winch 56 (self tailing) per il genoa e due 48 di tuga. Le batterie degli stopper sono un po' al limite, con otto pezzi in totale che escludono il rinvio delle drizze di rispetto. I carrelli del genoa, della Rutgerston, sono dotati di paranchetto per la regolazione sotto sforzo. Il trasto è posizionato appena dopo il tambuccio ed è anch'esso di marca Rutgerston. Nell'insieme, l'attrezzatura è in linea con il livello della barca. Non ha pretese di regata ma è più che sufficiente per la crociera.

L'ALBERO E IL PIANO VELICO

L'armo è a 9/10 con due ordini di crocette acquarellate e stralutto. L'albero, piuttosto flessibile, può essere regolato grazie a un

tendi-paterazzo a manovella posto su uno dei due terminali che atterrano ai lati dello specchio di poppa.

La randa è padrona e il genoa è un 130% avvolgibile su di un ottimo Furllex di serie. Purtroppo la qualità delle vele non è altissima, e il tessuto pesante le rende inadatte a situazioni di vento debole come quello incontrato oggi.

GLI INTERNI

Spaziosa è l'aggettivo che più si presta a identificare questa barca. Quella da noi visitata era la versione armatoriale a tre cabine e, quando siamo scesi sotto coperta, abbiamo capito perché l'armatore l'aveva scelta come imbarcazione da crociera comoda. La prima cosa che si nota è la dinette a "U" con il divanetto davan-

ti al tavolo che, se alzato, offre un grande vano ripostiglio. Davanti al quadrato, una cucina non particolarmente grande ma sufficiente per far fronte a tutte le necessità di una lunga navigazione. Tra le altre cose: due frigoriferi, uno verticale e uno a pozzetto, più un portavivande non profondo ma utile.

Interessante anche la disposizione delle prese a mare della cucina che sono state portate sotto il tavolo da carteggio, dove sono a vista e ben segnalate. A parte il fatto che c'è un unico cassetto, per il resto c'è molto spazio per stivare tutto ciò che si vuole. Sia la cucina che il divano sono sormontati da un mobile a scomparti chiusi.

Le cabine sono comode, ben aerate e fornite di armadi capienti. Quella dell'armatore ha un vano bagno sul lato di sinistra, con-

trapposto al vano doccia sul lato di dritta. La cabina con il letto centrale è dotata di due armadi e mobile a scomparti in alto. Sotto il letto si trova un grande gavone diviso in tre vani. Nessuna delle cabine ha cassette.

I bagni, in questa versione, sono tre: tutti comodi e completamente controstampati. Nell'insieme gli interni hanno un livello di finitura discreto, i materiali impiegati sono buoni e i sistemi di assemblaggio sono frutto di attento studio. Carenti, in alcuni punti, le rifiniture, ma in linea con gli standard delle barche di serie.

STRUTTURA E COSTRUZIONE

L'analisi della struttura del Bavaria 49 parte dalla sua stratificazione, fatta tutta in isoftalica, resina marina di qualità ►►



La confortevole cabina armatoriale. All'entrata, sulla destra il bagno e sulla sinistra la doccia

medio-alta che garantisce una buona resistenza ai fenomeni osmotici. Le strutture, al contrario delle attuali tendenze, sono stratificate allo scafo. Le paratie sono resinate solo lateralmente, ad eccezione di quella centrale che è stratificata alla stampata anche nella parte alta. La giuntura scafo-coperta è ottenuta per mezzo di collanti e serraggio meccanico con perni passanti. Gli impianti sono ben fatti, come ormai è consuetudine per cantieri di queste dimensioni. Le prese a mare sono collocate in modo da essere facilmente accessibili. Insolita e scomoda è, invece, la collocazione dei serbatoi dell'acqua: a poppa sotto i letti e nell'estrema prua sotto il piano del grande gavone. Il peso dell'acqua, disposto così alle estremità, potrebbe determinare un eccessivo effetto beccheggio. Noto il sistema di timoneria cardanico che garantisce una leggerezza inconsueta alle due ruote e l'assenza di gioco, nonché una buona resistenza. Da notare l'accesso alla timoneria dalle cabine di poppa, che è molto spazioso e permette di lavorare comodamente al meccanismo cardanico. Ottimo anche l'ingresso al motore lateralmente.

sopra...

Il monoleva così posizionato è facilmente soggetto ad urti



Portavivande che sfrutta un angolo morto



Il vano motore facilmente accessibile



A sinistra l'ampio gavone di prua sul fondo del quale c'è un serbatoio dell'acqua. A destra, il gavone di poppa



Tutte le spallette della dinette nascondono un vano portaoggetti

...e sotto coperta

LA PAROLA ALL'ARMATORE

Abbiamo effettuato la nostra prova insieme al futuro armatore della barca, Roberto Briochi, che viene da esperienze regatistiche anche impegnative e che, per amore di tranquillità, ha deciso di passare alla crociera pura.

Come è arrivato al Bavaria 49?

Arrivo da un Grand Soleil 43 ottimizzato per la regata. Ho sempre fatto competizioni, ma ora mi sono reso conto che la famiglia vuole spazio e comodità e così, alla fine, ho deciso di vendere il 43 e comprare quella che credo essere un'ottima barca per la crociera.



Cosa l'ha convinto a comprare proprio un Bavaria?

Il rapporto favorevole tra qualità e prezzo. Sono cosciente che non si tratta di un'imbarcazione al top, ma è quello che serve a me, spaziosa e comoda. Penso che cambiandogli le vele diventerà anche una barca divertente.



Le cabine di poppa sono gemelle. In fondo ai letti l'accesso al gavone

LA PROVA IN MARE

La giornata, se pur bella, non è di quelle che permettono di fare grandi prove in mare: il vento è quasi assente e solo in rari momenti una leggerissima brezza ci concede di provare la barca almeno di bolina. La nostra sensazione è che l'imbarcazione risenta del suo peso e della modesta qualità delle vele. Probabilmente con randa e genoa leggermente più performanti il Bavaria 49 sarebbe in grado di dare delle soddisfazioni anche con venti così leggeri.

In compenso abbiamo modo di provare le ruote del timone, pun-

