

BAVARIA 45 CRUISER

# Ad alto volume

*Spazi immensi, bordi imponenti, doppia ruota per due timoni, e semplicità di conduzione. Ecco il capostipite dei nuovi 40 piedi Bavaria*

di Paola Bertelli foto di Toni Valente

Siamo andati alle Baleari, a Palma di Maiorca, per provare il nuovo Bavaria 45 cruiser. Palma è una meta ideale per testare le barche a vela visto che, ora a prova fatta e vento trovato possiamo dirlo senza problemi di scaramanzia, le sue condizioni meteo sono una "quasi" certezza. La giornata non è iniziata nel migliore dei modi, ma sotto un temporale violento; poi, tornato il sole, è arrivato anche il vento, rafficato e poco costante di direzione, ma in questo modo abbiamo avuto l'opportunità di mettere bene alla prova questa imbarcazione, anche in situazioni non troppo favorevoli. Come i suoi due predecessori usciti l'anno pas- ▶▶





**LINEE COMODE PER LA CROCIERA**  
Il progetto del Bavaria 45 cruiser si basa su due concetti: comodità e facilità di conduzione. I volumi e le dimensioni generose di questo scafo promettono bene



sato, il Bavaria 55 e il Bavaria 32, il 45 è un progetto dello studio Farr Yacht Design per quanto riguarda le linee d'acqua, mentre gli interni sono progettati da Bmw Design BoatworksUsa. Il Bavaria 45 cruiser è il capostipite della linea intermedia prodotta dal cantiere tedesco che comprende i modelli tra i 40 e i 45 piedi, linea che è caratterizzata da doppia ruota e doppia pala del timone. Da questo 45 piedi si svilupperanno i modelli successivi, primo fra tutti il Bavaria 40 che, al momento in cui scriviamo, non è stato ancora varato, ma dovrebbe essere questione di settimane.

### Scafo e coperta

Lo scafo è stato studiato per offrire grandi spazi sia sotto-coperta sia all'esterno. Spiccano subito, appena ci si avvicina alla banchina, la poppa apribile elettricamente, che si trasforma in una piattaforma sul mare di 2,40 x 1,10 metri, e il pozzetto che, con le sue dimensioni, diventa un'area ospiti sicura e confortevole e una buona zona di manovra. Le due ruote del timone aprono il passaggio a poppa, al centro il tavolo fisso, quasi oversize, diventa anche un punto di appoggio solido, che si aggiunge ai tientibene in

acciaio montati sulle colonnine a T delle due ruote. Per assicurare una buona abitabilità all'interno (i due metri di altezza ci sono quasi ovunque) si è preferito avere uno scafo dai bordi liberi alti e una tuga filante piuttosto che l'opposto. Una tendenza sempre più diffusa che sta facendo scomparire quelle grandi "sovrastutture" sulla coperta, spesso poco eleganti, e ci sta facendo abituare a scafi sempre più massicci. I volumi sono abbondanti fin dalle entrate di prua e con la larghezza massima di 4,35 metri, che si sviluppa a poppa del centro barca; la prua è verticale, come vuole la moda, e la

poppa si solleva leggermente dall'acqua con il risultato di una lunghezza al galleggiamento solo un metro più corta rispetto a quella dello scafo. L'organizzazione della coperta è tradizionale, con tutte le manovre rinviate in pozzetto; il timoniere, grazie alla doppia ruota, ha una buona visuale delle vele, comodi i puntapiedi che si sollevano dal pavimento e le sedute laterali in legno che nascondono a sinistra un piccolo gavone e a destra la leva del comando motore. A bordo ci si muove bene, anche le linee della tuga ►►



A sinistra, i carrelli del fiocco sulla tuga sono molto efficienti, in particolare di bolina, potendo chiudere bene la vela. Sotto, il passavanti è largo, ma la sartia bassa intralcia il passaggio a prua



Sopra, i puntapiedi nascondono l'attacco delle barre di rispetto e i tappi dei serbatoi di acqua e gasolio. A sinistra, i due punti fissi della scotta di randa. Un sistema non immediato per la regolazione della vela, ma che alla fine, una volta presa la mano, si rivela efficiente



Un pozzetto grande e che, una volta all'ancora, lo diventa ancora di più grazie allo specchio di poppa che si apre elettricamente. Buono lo spazio destinato allo stivaggio, a sinistra il gavone a pavimento tra le ruote del timone



**in coperta**



squadrate aiutano, insieme alle sue dimensioni contenute in altezza che non obbligano a faticose "scalate" (in lunghezza si allunga ben oltre l'albero), a dare fastidio c'è solo la sartia bassa fissata a murata che ingombra sul passavanti, comunque molto largo: 46 centimetri.

Tre sono le scelte per la scotta di randa, standard si può avere o con un punto fisso centrale sulla tuga, oppure con due punti

fissi ai lati del tambuccio. La barca della prova montava la seconda opzione: è un sistema un po' macchinoso da gestire perché ci sono due terminali della scotta su due winch, ma una volta fatta l'abitudine permette di avere il boma bene in centro barca di bolina e facilita il controllo della randa in strambata, in particolare se involontaria. La terza soluzione è optional e prevede la randa alla tedesca.

I carrelli del fiocco sono sulla tuga e in questo modo permettono di chiudere bene la vela, a vantaggio della bolina.

Il piano velico rispetta la destinazione vacanziera della barca ed è contenuto e poco sviluppato verso l'alto, a bordo del nostro 45 cruiser le vele Elvstrom, erano in Epex (fibra aramidica come il Kevlar), con un fiocco rollabile e con quattro stecche verticali, la sovrapposizione è quasi nulla (107 per

cento) e questo lo rende facile da gestire; la randa, avvolgibile nell'albero Selden, aveva otto stecche verticali di cui cinque lunghe (con i primi due metri in alto in carbonio, per avere più rigidità e mantenere meglio la forma, e sotto in vetroresina) e tre più corte in balumina, che permettono di avere più tela e maggior controllo delle forme rispetto a una randa avvolgibile tradizionale. ▶▶



Un gioco di vele opzionale (oltre all'albero con rullaranda) e non certo economico, ma sono 14.000 euro ben spesi.

### Interni

La scala che porta sottocoperta è sicura e ben studiata: si scendono quattro gradini ergonomici e si arriva in una dinette che stupisce per dimensioni. D'altra parte, in una barca da crociera pura come questa la disposizione sottocoperta e la relativa abitabilità hanno una importanza vitale. I volumi abbondanti dello scafo e i bordi liberi alti aiutano a



### ZONA GIORNO

Le dimensioni della cucina competono con quelle di molti appartamenti. Sotto, lo schienale del divano slitta e va a servire il navigatore quando è al lavoro



### LA ZONA NOTTE

A poppa ci sono due cabine doppie gemelle, ognuna con il proprio locale servizi. Questa disposizione resta uguale in entrambe le versioni a tre o a quattro cabine



non avere ambienti sacrificati, la luce naturale in dinette filtra attraverso l'infilata di passauomo sul tetto della tuga, oltre ad altri oblò apribili e finestrate a murata. Nella cabina a prua ci sono due passauomo e due oblò più piccoli e le finestrate sullo scafo.

La luce amplifica la sensazione dello spazio, ancora di più se si scelgono essenze e tessuti chiari.

Bavaria ha previsto una gamma di finiture ricche, tre sono le possibilità per i mobili: mogano (la versione della barca della prova), noce, quercia e tre anche per i paioi che sono laminati sempre in quercia (la barca della prova), noce o mogano. Per gli imbottiti sono dieci i colori tra cui scegliere, più l'opzione in pelle sintetica.

La barca viene proposta in due layout, quella della nostra prova era la versione proprietario, con tre cabine e tre bagni. Gli spazi sono degni di nota, in particolare la cabina di prua che ha un disimpegno raro da trovare su barche di questa taglia, altezze oltre i due metri, un grande letto centrale (2 x 1,80 m), un armadio profondo a due ante a murata, un tavolino con armadietto sul lato opposto e ancora un armadio a due ante a prua. Sotto il letto solo una parte è occupata da uno dei due serbatoi dell'acqua, il resto dello spazio lo si sfrutta per lo stivaggio. Bagno e locale doccia sono separati: uno a destra e uno a sinistra del disimpegno.

Bavaria, uno dei marchi leader nelle flotte di noleggio, non poteva non prevedere la versione per il charter a quattro cabine e tre bagni; rispetto all'altra versione cambia la disposizione della prua che viene divisa nel centro da una paratia per ricavare due cabine doppie. Quadrato, bagno e cabine gemelle a poppa non cambiano.

Lo studio per sfruttare bene gli spazi è attento. Al carteggio, per esempio, la seduta è ricavata dal divano a U che circonda il tavolo da pranzo, lo schienale slitta e va a "servire" il navigatore che lavora seduto, contrario al senso di marcia e con un contatto più diretto con gli uomini in pozzetto. La cucina ha dimensioni quasi esagerate, è a L con il piano di appoggio principale a murata, misura 2,66 me-



tri e termina con un frigo verticale da 185 litri.

Lo stivaggio è uno dei punti forti di questa barca: tra gavoni sotto i letti e i divani, armadi, stipetti e scaffali di spazio ce n'è per tutto, e lo stesso è all'esterno con, oltre ai due classici gavoni sotto le panche, un bello spazio a pavimento tra le due ruote e un calavele a prua subito dietro il gavone dell'ancora. Il rischio che si corre è quello di esagerare e di appesantirla troppo.

### La prova in mare

A Palma ci hanno accolto dei temporali mattutini, poi la giornata si è aperta ed è salito anche il vento. Un'aria perturbata e poco regolare in intensità e direzione e che è ➤



### L'ARMATORIALE

La cabina a prua nella versione proprietario. Le altezze sono ovunque di almeno due metri. A sinistra il bagno, la doccia è in un locale separato di fronte

Non mancano i tientibene, in acciaio, lungo il piano di lavoro della cucina, a soffitto e sulla panca centrale



A bordo lo stivaggio non è un problema, molto comodo il gavone a cassetto, sotto il divano in dinette, che evita di dover togliere i cuscini per aprirlo



I paioi sono avvitati e si sollevano solo nella parte centrale che mostra i prigionieri del bulbo. La sentina è molto profonda, la si sarebbe potuta sfruttare meglio



La cabina armatoriale abbonda per quanto riguarda i posti per lo stivaggio: sotto il letto, nei due armadi laterali, negli scaffali a murata e anche nell'armadio a due ante a prua della cuccetta

sotto coperta

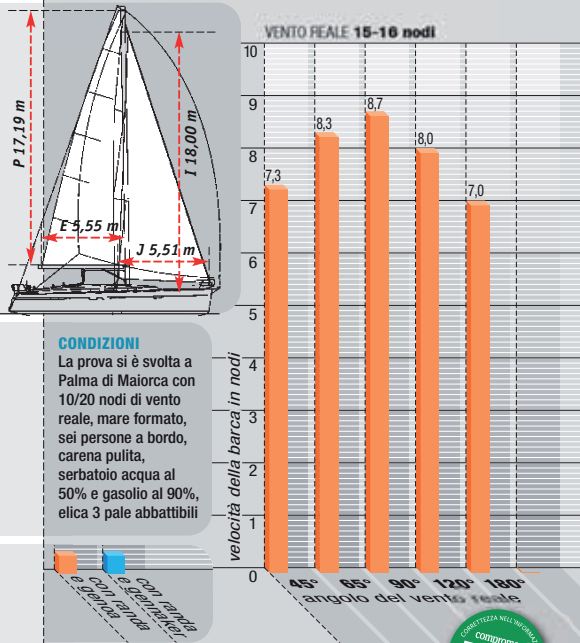
## www.solovela.net prova in mare pubblicata sulla rivista SoloVela

arrivata fino ai 20 nodi. Il mare era disordinato e con onda. Una giornata che alla fine si è rivelata positiva per il test di una barca a vela che è stata messa alla prova anche in condizioni poco favorevoli.

A bordo eravamo in sei e abbiamo navigato sempre con randa e fiocco pieni. Il Bavaria ha mantenuto la parola di essere semplice da portare, la doppia pala del timone ha aiutato a mantenere la rotta e a rendere molto stabile la barca. Per contro la timonata non è stata leggerissima. Solo sotto le raffiche più intense è stato necessario agire sulla randa, lasciandola, per scaricare un po' di potenza ed evitare di andare all'orza. Operazione, comunque, che non è necessario anticipare, la barca perdona molto e prima di reagire alla raffica lascia il tempo di lasciare.

Sul bordo naviga bene e supera le onde senza problemi e senza sbattere. Buono l'angolo morto di 84 gradi che sfata il mito delle barche da crociera che non risalgono il vento. Anche se va detto che l'andatura di bolina larga le è più congeniale: con 17-19 nodi d'aria e un'andatura di 60 gradi al vento abbiamo viaggiato a 8,4 nodi, stringendo di 15 gradi il log scendeva a 7,3. Di poppa e tra le onde la stabilità di forma di questo scafo largo rende quasi nullo il rollio anche navigando a farfalla. Per quanto riguarda la motorizzazione, la nostra barca montava un Volvo Penta con saildrive da 75 cavalli (standard la barca ha un motore da 55 cavalli) con overdrive. Per dare un'idea, senza overdrive a 2.000 giri la barca navigava a 7,2 nodi, inserito l'overdrive e con gli stessi giri/motore la velocità è aumentata di un nodo (consumando meno gasolio). A motore si è dimostrata abbastanza agile e con un raggio di accosto stretto. Nel marina non c'era aria per poter valutare l'esposizione al vento di uno scafo massiccio come questo, anche se va considerato che ormai il bow thruster (optional sul Bavaria) è sempre più diffuso e aiuta non poco in questi casi.

### Prestazioni a vela



### COMPROMESSI ZERO

L'operazione compromessi zero consiste essenzialmente nella consueta realizzazione del test, svolto con la trasparenza e l'obiettività di sempre, con l'aggiunta della presenza a bordo di un nostro lettore. Lo abbiamo definito il 18esimo uomo, come l'ospite nelle regate in Coppa America. La differenza sta nel fatto che il lettore, estratto fra i tanti che ci hanno scritto e che ci scriveranno, ha la possibilità di partecipare alle manovre ed esprimere la sua opinione che pubblichiamo nella pagina accanto

### 18° uomo l'opinione di un lettore

Credo che questo nuovo disegno di Farr abbia generato una barca molto stabile in ogni condizione di vento. Da addetto ai lavori (faccio il velaio) penso che le vele standard diano già prestazioni di alto livello, ma che con le vele in Epex previste come optional, le performance hanno un indubbio incremento. Nel complesso ho trovato che le risposte al timone, l'ergonomia del pozzetto e della coperta, e la facilità con cui si lavora alle manovre, siano le caratteristiche più

### Pro

- Stivaggio e abitabilità
- Facilità di conduzione
- Prezzo concorrenziale

### Contro

- La sartia bassa intralcia il passaggio verso prua
- Carteggio sacrificato

### Prestazioni a motore

Giri	Nodi
1.500	6,0
2.000	7,2
2.500	8,4
2.800	8,8

Volvo Penta 75 hp

### Bavaria 45 Cruiser

#### 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. 14,27
Lunghezza al gall.	m. 12,74
Larghezza	m. 4,35
Pescaggio	m. 2,10
Dislocamento	kg. 12.600
Zavorra	kg. 3.490
Superficie velica (r+g)	mq. 107
Cabine	3/4
Bagni	3
Riserva acqua	l. 360
Riserva carburante	l. 210
Motore	Volvo Penta 55 hp
Categoria CE	A
Progetto	Farr Yacht Design
Cantiere	Bavaria Yachts
Prezzo (Iva esclusa)	€ 145.000

#### TABELLA COMPARATIVA

	Bavaria 45 Cruiser Bavaria Yachts	Hunter 45 DS Hunter	Dufour 455 GL Dufour Yachts	Sun Odyssey 44i Jeanneau
L.f.t.	m. 14,27	13,66	13,76	13,75
Larghezza	m. 4,35	4,04	4,30	4,37
Dislocamento	kg. 12.600	8.800	10.420	9.900
Cabine	3/4	2/3	3/4	3/4
Bagni	3	1	2	2/3
Prezzo	€ 145.000	\$ 208.500	200.500	167.200

#### ACCESSORI EXTRA

		Prezzi in euro, Iva esclusa	
Generatore	13.820	Bow thruster SE 80	5.305
Elica 3 pale abbattibili	1.860	Salpancora	1.960
Volvo 75 cv	4.530	Sprayhood	1.900
Riscaldamento	3.160	Winch genoa elettrici	4.380

#### LEASING

Prezzo dell'imbarcazione € 145.000 Iva esclusa

Proposta 1	Proposta 2
numero canoni	numero canoni
59	83
anticipo 30% Iva incl.	anticipo 30% Iva incl.
€47.850	€47.850
importo per canone	importo per canone
€2.011,81	€1.473
riscatto finale	riscatto finale
€1.740	€1.740
accensione pratica	accensione pratica
€600	€600

Il calcolo si basa sul prezzo standard più servizi di allestimento e messa in acqua

#### ASSICURAZIONE

Rc	Casco	Franchigia
€ 130	€ 2.114	€ 1.500



#### IL TEAM



Paola Bertelli  
giornalista



Toni Valente  
fotografo

Il team di SoloVela  
è vestito da SLAM

#### CONTATTI

**Gold Sail srl**  
Lignano Sabbiadoro (UD)  
Tel. 0431/720717 - www.goldsail.it

**Albatros Rimini srl**  
Rimini - Tel. 0541/709067  
www.albatrosrimini.it

# AQUILANINAUTICA.COM

Dealer per il Lazio

Vendita nuovo e usato - Permuta vela e motore  
Assistenza rigging e refitting  
Manutenzioni ordinarie e straordinarie  
Posti barca - Leasing - Assicurazioni

Tommaso Bossù 339/8783580  
Alessandro Aquilani 335/5293037  
P.to Turistico Riva di Traiano  
00053 Civitavecchia (Rm)  
e mail: vela@aquilannautica.com