

SUPERPROVA



Livio Fiorani

Difetti

- Winch di scotta sottodimensionati
- Piani di appoggio in cucina sacrificati
- Oblò in fiancata al posto di un boccaporto centrale

Pregi

- Interni spaziosi e ben disposti
- Rapporto qualità-prezzo molto interessante
- Buon comportamento con venti medi, specie in bolina

BAVARIA

30plus



La novità del cantiere tedesco è un nove metri di J&J esente da immatricolazione. Pensato per la crociera pura, dispone di interni da "piccolo grande yacht" e di un pozzetto molto riparato. In navigazione predilige le condizioni di vento medio e la bolina di Leonardo Zuccaro

BAVARIA

30 plus

S secondo cantiere tedesco e quinto in Europa per numero di esemplari prodotti, Bavaria ha costruito rapidamente il suo successo puntando fin dai primi modelli sulla crociera pura. I progetti non hanno infatti mai subito alcun condizionamento dato dalle formule di stazza o dalla ricerca esasperata della velocità, al contrario, e molto nettamente, si sono indirizzati verso quei parametri di comfort e facilità d'uso necessari agli appassionati del diporto, senza tuttavia sacrificare il piacere della vela. La dimostrazione viene dalla stessa importanza che il cantiere tedesco ha oramai raggiunto nel settore del noleggio, uno dei banchi di prova più selettivi dell'intero mercato nautico. Finiture di buon livello, una distribuzione razionale degli spazi, nonché un favorevole rapporto qualità-prezzo hanno contribuito a fare dei Bavaria barche classiche, capaci di tenere un alto valore nel tempo e di conseguenza di essere facilmente rivendibili.



Come tutti i Bavaria, anche il 30 Plus è stato progettato senza tener conto di alcun vincolo di stazza, pensando solo ed esclusivamente al comfort in crociera. Il disegno porta la firma dei fratelli Jakopin, che prima di questo nove metri hanno progettato alcuni modelli di punta dei cantieri Elan e Jeanneau.

ESTETICA E PROGETTO

Sezioni piene e murate verticali caratterizzano questo disegno dei fratelli Jakopin, che prima per la Elan e poi per Jeanneau hanno realizzato diversi modelli di punta. Come per tutta la gamma, anche per il 30 Plus l'input prioritario è l'abitabilità. In questo caso, però, i bordi liberi sono proporzionalmente più contenuti (103 cm a centro barca), delegando così alla tuga il compito di produrre quote interne adeguate alla taglia. Il risultato è uno scafo filante a cui fa riscontro una coperta piuttosto massiccia, in parte snellita dalla tipica banda azzurra. Il baglio massimo non è esasperato così come la poppa che rientra nei canoni più tradizionali dello yacht design; i volumi immersi sono invece importanti e garantiscono un buon comportamento con venti medi. Di contro, il basso rapporto superficie velica/dislocamento e la notevole area di galleggiamento condizionano un poco il passo con arie leggere. Con sezioni così piene, la stabilità di forma è naturalmente molto alta; la percentuale di zavorra è infatti appena sopra il 30% del dislocamento: un vantaggio alle andature portanti e con mare formato.

COPERTA E ATTREZZATURA

La coperta è caratterizzata da un pozzetto ben protetto da alti paraspruzzi, che si allarga nella parte posteriore per l'eventuale timoneria a ruota. Per una barca di queste dimensioni, la barra ci sembra onestamente più adeguata; resta il fatto, però, che questo incavo sacrifica un po' l'abitabilità delle panche. Per ampliare i passavanti, le rotaie sono poste sui bordi della tuga e il carrello è dotato del comodo paranco di regolazione rinviato in pozzetto. Leggermente sottodimensionati i winch di scotta, ma è possibile optare per due verricelli più grossi, mentre quelli di drizza, serviti da una batteria da quattro stopper per lato, sono ad una sola velocità. Per ottimizzare la luce all'interno, oltre al lungo tambuccio c'è un boccaporto fisso in perspex; tra i due è posizionato il trasto della randa che, per l'assetto avanzato dell'albero, lavora sul boma con la giusta angolazione. Lo spazio di stivaggio è di oltre un metro cubo, come si addice ad una barca da crociera pura; molto profonda anche la cala dell'ancora. L'attrezzatura di serie è tutta delle migliori marche e ben posizionata.



Semplice ma estremamente funzionale la ripartizione della dinette, che prevede due panche-cuccette contrapposte e un bel tavolo centrale che aperto misura cm 80x110.



Il piano del carteggio misura cm 60x80, ma il vano sottostante è leggermente stretto per le carte.



La toilette in monoblocco di vetroresina dispone di una ergonomia eccellente.



Il pozzetto è studiato per alloggiare una eventuale ruota, ma nella versione a barra l'incavo limita l'abitabilità delle panche. Il rivestimento in teak è di serie.



Il punto di forza del Bavaria 30 Plus è l'alto coefficiente prismatico, ovvero sia volumi di carena pieni alle estremità, che si traduce in un comportamento equilibrato in bolina ed una particolare vocazione alle condizioni di vento medio, le più adatte ad una barca da crociera pura. Gli importanti volumi di carena esaltano peraltro l'abitabilità degli interni, che ci sono apparsi ben sfruttati e distribuiti. Di contro, con poco vento, l'alto dislocamento penalizza un po' le prestazioni.



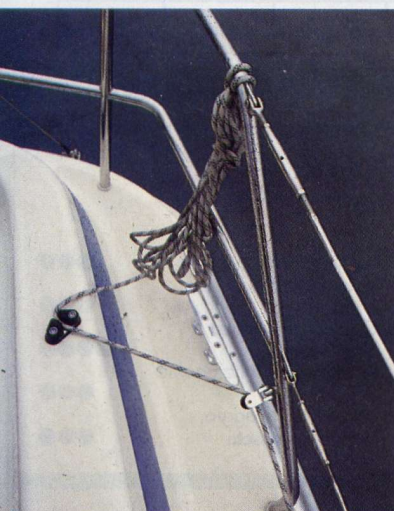
Il blocco cucina sviluppato a L dispone di un grande lavello inox e una ghiacciaia da 40 lt. La zona "compressa" è quella della cucina dove manca il forno.



A prua è realizzata la classica cuccetta a V che con il trapezio misura cm 160x198. Dispone di un armadio e vari cassetti.



La cabina di poppa è l'armatoriale di bordo: per arredo e dimensioni è paragonabile a quella di un 35 piedi. Il letto misura cm 152x192.



Elevata la qualità degli acciai e ben dimensionate le bitte. Da rivedere invece il circuito di recupero del genoa.



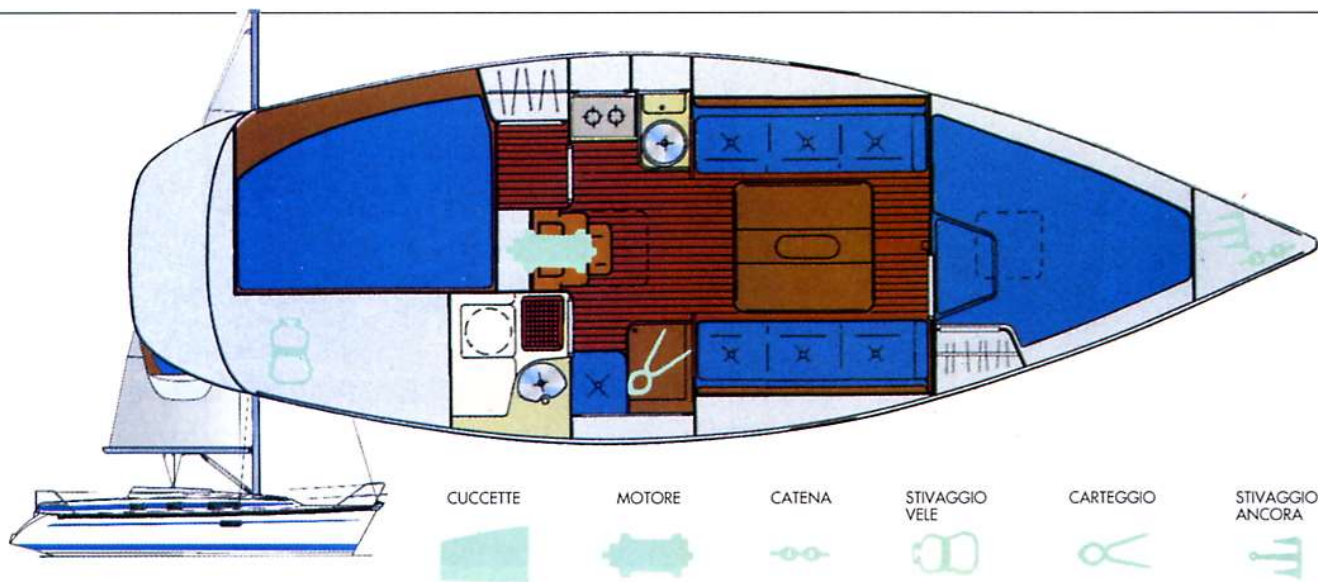
Le rotaie del genoa sulla tuga sono provviste di regolazione del carrello. I winch di scotta sono da maggiorare.



Sebbene avanzato, il trasto randa lavora bene rispetto al boma: merito dell'albero molto appruato.



Il salpancore non è previsto, ma è possibile installarne uno verticale. Il tappo è del serbatoio dell'acqua.



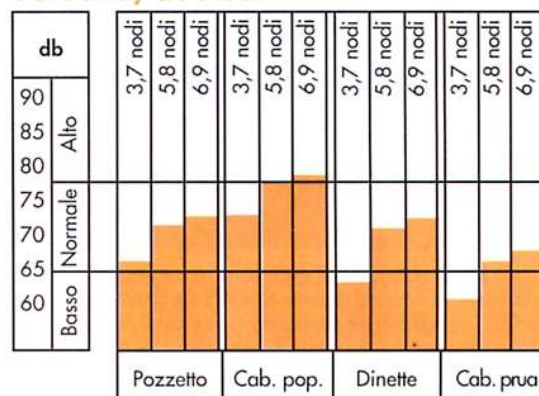
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●● Progetto finalizzato alla crociera, che privilegia l'abitabilità della coperta e soprattutto degli interni. Elevata la stabilità di forma, molto pieni i volumi di carena per garantire il comfort.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●●● Pozzetto di dimensioni contenute, ma ottimamente protetto da alti paraspruzzi. I winch sono leggermente sottodimensionati. Buona la disposizione dell'attrezzatura, tutta di marca.
- ALBERO E VELE** ●●● Il piano velico è a 7/8 con una randa steccata di dimensioni simili al genoa max. Essenziale l'insartimento, senza volanti e con due sole sartie per lato.
- INTERNI** ●●●●● Interni decisamente ben distribuiti, molto spazioso il living, ampie le cabine, un po' sacrificata la cucina. La toilette è ben studiata ergonomicamente.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●●● Costruzione robusta e rigida in sandwich di termanto, con largo uso di fibre unidirezionali di vetro S. Le finiture sono di alto livello qualitativo, specie la lavorazione del mogano.
- A MOTORE** ●●●●● Potenza ben dimensionata, livelli di rumore tra i più bassi della categoria. Ottima la manovrabilità, scomodo l'avviamento.
- A VELA** ●●● Barca progettata per venti medi, si è dimostrata molto boliniera. Nelle altre andature se la cava egregiamente.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●● Impiantistica di buona qualità ma essenziale. La dotazione di serie non è molto completa, consigliato il pacco optional.

Vel. a motore/giri min.

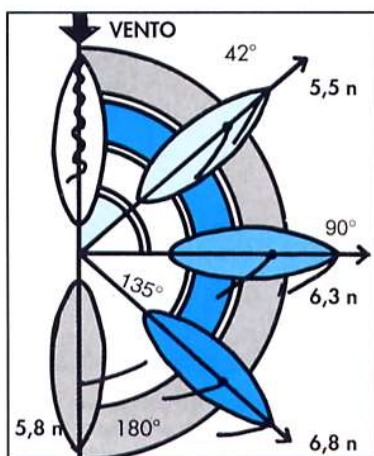
| Giri al minuto | Nodi |
|----------------|------|
| 1500 | 3,7 |
| 2500CROCIERA | 5,8 |
| 3400MAX | 6,9 |

Rumorosità motore: velocità/decibel



Risultati del test

Bolina: Angolo reale 42°
 Angolo sbandamento max 30°
Velocità
 bolina: 5,5 n
 traverso: 6,3 n
 lasco: 6,8 n
 poppa: 5,8 n
CONDIZIONI DEL TEST
 Velocità del vento reale: 14 n
 Stato del mare: poco mosso
 Vele usate: randa full battengenoa 135%



Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.

Attrezzature

| | |
|--------------------|------------|
| Verricelli | Lewmar |
| Rotaie e trasto | Lewmar |
| Stopper | Francespar |
| Boccaporti ed oblò | Gebo |
| Avvolgifiocco | Furlex |
| Albero | Selden |
| Vele | Van Bveren |

Dimensioni

| | |
|-------------------|--------|
| Altezze in cabina | |
| Cabina di poppa | m 1,72 |
| Dinette | m 1,80 |
| Toilette | m 1,72 |
| Cabina di prua | m 1,72 |
| Lung. del poz. | m 1,85 |

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
 Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassette ●●●

Legenda

● Scarso
 ●● Sufficiente
 ●●● Discreto
 ●●●● Buono
 ●●●●● Ottimo

BAVARIA

30 plus

ALBERO E VELE

Per semplicità di regolazione e affidabilità, l'armamento a 7/8 di cui è dotato il 30 Plus rappresenta una valida alternativa al classico testa d'albero: l'assenza di rastrematura del profilo lo rende infatti particolarmente affidabile, mentre il pronunciato angolo delle crocette (un solo ordine) permette di evitare l'uso delle volanti, mantenendo comunque un buon controllo longitudinale sull'onda, a cui contribuisce il tendipaterazzo montato di serie. Un ulteriore vantaggio deriva dalla ripartizione equilibrata della superficie velica tra genoa e randa (21,7 mq contro 19,5), che

concentra sui terzaroli le riduzioni di tela anziché sull'avvolgifiocco. Sarebbe opportuno prevedere un vang rigido, che su una barca da crociera presenta soprattutto il vantaggio di sostenere il boma. Standard invece la randa steccata e il genoa con avvolgifiocco Furlux.

INTERNI

Sono interni da "piccolo grande yacht": due vere cabine separate, un bagno di cm 100x100, una spaziosa dinette con carteggio tradizionale, una cucina con numerosi stipetti rappresentano una distribuzione inusuale su una barca di appena nove metri. Naturalmente qualche particolare è un po' compresso, non potrebbe essere altrimenti: ad esempio la cucina ha superfici di appoggio limitate, la macchina dei fuochi è sprovvista di forno, la porta della toilette è larga 36 cm. Ma nel complesso lo spazio è ottimamente sfruttato, sen-

za alcuna forzatura che possa compromettere la vivibilità di 4 persone anche in crociere di lunga durata. Inoltre le due panche simmetriche della dinette, che misurano cm 190x67, possono fungere comodamente da cuccette. Nella media di categoria le altezze interne (cm 180 in dinette), mentre per l'aerazione del quadrato è stata preferita la soluzione dei due oblò a murata, oltre ai due sulla tuga, al posto del boccaporto centrale. Esempiare il livello di finitura, specie la lavorazione del mogano che è eseguita con grande maestria.

COSTRUZIONE E FINITURE

Fermi sostenitori della stratificazione a sandwich, che ricordiamo essere una costruzione leggera ma al contempo più rigida del laminato semplice, i tecnici della Bavaria sono anche stati tra i primi a impiegare fibre di vetro più raffinate delle comuni stuoie di vetro E: così, sul 30 Plus, i madieri che costituiscono l'ossatura di rinforzo centrale sono realizzati in tessuti unidirezionali di vetro S, resinati su un doppio paramezzale in laminato pieno che prosegue fino al dritto di prua, rinforzando così contro eventuali collisioni. Oltre a questo robusto reticolo, si può contare sul controstampo strutturale del mobilio, che lascia comunque a vista le sentine principali. Il bulbo è in ghisà, rivestito da un ciclo epossidico, mentre l'asse del timone è un pieno di acciaio inox.

A MOTORE

Di serie viene fornito uno Yanmar da 18 cv, la cui compattezza contribuisce a rendere facilmente accessibile l'alloggiamento. La potenza si è dimostrata più che adeguata, permettendoci di sfiorare i 7 nodi al massimo regime (3400 giri). Ad andatura di crociera economica (2500 giri) si raggiungono comodamente i 6 nodi, in totale assenza di vibrazioni e con livelli di rumore misurati al fonometro tra i più bassi della categoria, merito anche della trasmissione S Drive. Consigliata un'elica a pale abbattibili, al posto di quella a due pale fisse fornita di serie. Perfetta la manovrabilità in retromarcia, mentre va cambiata la posizione della chiave d'accensione, ora troppo esposta agli urti.

A VELA

Le condizioni incontrate durante la prova (14 nodi di vento reale e mare un po' formato) sono le più consone ad uno scafo come quello del 30 Plus. Infatti l'alto coefficiente prismatico (volumi di carena pieni alle estremità) è un requisito favorevole con venti medi e onda, quando l'elevata galleggiabilità delle zone estreme (pua e poppa) consente di mantenere un buon equilibrio longitudinale, riducendo il beccheggio e di conseguenza le "impozzate". Questa caratteristica influisce positivamente anche sull'angolo di bolina, che per una barca da crociera ci è sembrato decisamente interessante (40°); si può infatti stringere senza rischiare di perdere potenza sull'onda.

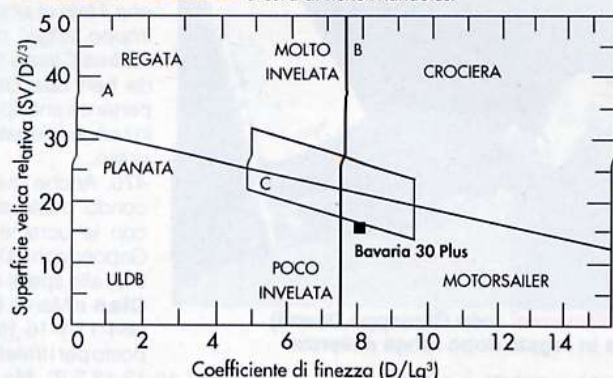
DOTAZIONI E IMPIANTI

La componentistica è di ottimo livello qualitativo, concepita sugli alti standard tedeschi, ma gli impianti sono alquanto essenziali: 100 lt di acqua non sono molti, c'è però spazio per un serbatoio supplementare; occorre inoltre prevedere una seconda batteria ed una pompa di sentina elettrica. I simboli del quadro, che è facilmente ispezionabile sul retro, sono un po' complicati da decifrare. L'importatore propone un corredo di dotazioni e accessori che completano quelle di serie, ad un prezzo interessante.

(L.Z.)

Fattori tecnici

a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA

A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano.
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finezza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finezza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

| | Vt | 5 | 10 | 15 | 20 |
|---------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|
| γ 45° | Bolina | 3,2 | 4,7 | 5,8 | 6,4 |
| γ 90° | Traverso | 3,4 | 5,4 | 6,3 | 7,2 |
| γ 135° | Lasco | 2,3 | 5,2 | 6,8 | 7,5 |
| γ 180° | Poppa | 1,8 | 4,2 | 6,1 | 6,7 |

Dati barca

| | | |
|--------------------------|--|-------|
| Lunghezza fuori tutto | m | 9,25 |
| Lunghezza al gall. | m | 7,45 |
| Larghezza | m | 2,95 |
| Pescaggio | m | 1,42 |
| Dislocamento | kg | 3300 |
| Zavorra | kg | 1000 |
| Superficie velica (150%) | mq | 41,2 |
| Numero cuccette | | 4+2 |
| Motori e cavalli | Yanmar | 18 cv |
| Capacità serb.acqua | li | 100 |
| Capacità serb.gasolio | li | 50 |
| Disegnata da: | J&J Design | |
| Costruita da: | Bavaria Yachts | |
| Importata da: | Eritros Mare: Via Fiume 51, 18038 Sanremo, tel. 0184/500019, fax 0184/500833 | |

Optional

Pacco accessori comprendente dotaz. sicurezza entro 6 mg, log, eco, frigo elettrico, impianto doccia, vhf e antenna, ancora Bruce, 50 m catena, 60 m cima ormeggio, antivegetativa, mezzo marinaio L. 8.500.000 + IVA

Fattori tecnici

| | | |
|---|----|--------|
| Velocità critica | n. | 6,63 |
| Lft/Baglio max | | 3,14 |
| (meno di 2,70 = barca larga, più di 3,40 barca stretta) | | |
| Zavorra/Dislocamento | | 30,3 % |
| (valori medi compresi tra 34% e 47%) | | |
| Coefficiente di finezza | | 7,98 |
| Superficie velica relativa | | 18,59 |

LEGENDA

Vt: velocità del vento reale in nodi.
 γ : angolo rispetto alla direzione del vento reale.
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

| Modello | Progettista | Lft. | Disloc. | Cucc. | Sup.velica | Cantiere | Prezzo |
|-----------------|--------------|------|---------|-------|------------|---------------|---------------|
| Bavaria 30 Plus | J&J | 9,25 | 3300 | 6 | 41,2 | Bavaria | 89.405.000 |
| Etap 28i | Harlè | 8,58 | 2800 | 6 | 43,5 | Etap | 99.080.000 |
| First 310 | Groupe Finot | 9,47 | 3200 | 4/6 | 48 | Beneteau | 370.270 FF |
| Gib' Sea 302 | Humphreys | 9,10 | 3200 | 4/6 | 50,5 | Gibert Marine | 317.875 FF |
| Sun Odyssey 30 | Castro | 9,24 | 2950 | 6 | 44 | Jeanneau | 299.615 FF |
| Dehler 32 cws | Van de Stadt | 9,60 | 4000 | 6 | 48 | Dehler | 113.059 DM |
| Hunter 30 | Lhurs | 9,17 | 4700 | 7 | 43 | Hunter | 69.600 \$ |
| Feeling 29 DI | Vaton | 8,65 | 3100 | 6 | 44 | Kiriè | 322.800 FF |
| Stag 292 | Taddei | 8,90 | 1850 | 4/6 | 38,5 | Co.Vetro | 48.550.000 |
| Crsail 310 | Cramar | 9,15 | 3000 | 5 | 45 | Cramar | 60.000.000 |
| Nova 30 | Guidi | 9,19 | 2900 | 5 | 48 | C.N.N.T. | - |
| X 312 | Jeppesen | 9,25 | 3300 | 6 | 33,5 | X Yachts | 100.057.000 |
| C&C 30 | Ball | 9,14 | 3878 | 7 | 56 | C&C Y. | 89.000 \$ Can |
| Z 30 | S&S | 8,67 | 2900 | 4/5 | 48 | Zuanelli | 78.900.000 |
| Serbravo Chall. | Gaubert | 8,80 | 2100 | 6 | 36,5 | Jullien | 49.000.000 |

Per maggiori dati vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.