



Bavaria **35 Match**

di Luca Sordelli

Belle prestazioni e divertimento al timone.
Un interessante racer-cruiser che ha nel prezzo,
come tutte le barche Bavaria, la sua prima dote.

L
una
pre
fati
per
i ge
poz



Lasciando tutti di stucco Bavaria cinque anni fa ha lanciato sul mercato una nuova serie di barche dal prezzo strabiliante. Barche fatte solo per la crociera, per navigare in vacanza con i gerani a poppa e i bimbi in pozzetto a costruire con il Le-

go. Ma soprattutto barche che hanno scardinato il mercato costringendo un po' tutti a rivedere listini e politiche commerciali.

Ora, azzannato l'osso più grande, quello della massa dei velisti, ecco che il cantiere tedesco prova a spolpare

anche quello più piccolo, ma sempre molto succolento dei velisti-regatanti, di quelli a cui piace andare in giro a vela sul serio. Dopo il 38' e il 42' ecco il 35' della serie Match che ha come prima dote, neanche a dirlo, il prezzo. "Alla boa" (quindi pronto e



1 2



3 4

1. Più ampio della media il tavolo da carteggio. Si notano le particolari predisposizioni in plastica per la strumentazione.
2. Nella cabina di prua il grande osteriggio circolare garantisce luminosità e aiuta il recupero dello spi in regata.
3. La cucina con pianta a L. Lavello singolo, tre fuochi e frigorifero elettrico (optional).
4. La cabina matrimoniale di poppa.

finito, accessoriato con vele, elettronica e Iva) costa 130.000 euro. Un valore finale quasi imbattibile, circa 10mila euro in più di quello che ci vuole per un usato di un paio d'anni di un'avversaria diretta. Cambia quindi la filosofia d'uso, ma rimane la strategia commerciale. La battaglia dei listini al ribasso è quindi definitivamente aperta anche al mondo della regata-crociera.

Progetto

Nei numeri e nelle forme il nuovo Bavaria 35 Match è un tipico racer-cruiser pensato in ottica IMS. Quindi linee d'acqua a U e molto regolari, entrate di prua fini, bordo libero alto, raddrizzamento contenuto, armo a 9/10 senza volanti e dislocamento medio. Rispetto alle più diret-

te avversarie mette in mostra proprio un buon dislocamento relativo (il rapporto tra il peso dell'imbarcazione e la sua lunghezza al galleggiamento) e una discreta quantità di tela da mettere a riva (79 mq con il genoa al 129%). Nella norma invece la percentuale di peso in chiglia (30%) così come impone proprio l'IMS che pur essendo un sistema do stazza per le barche da regata spinge verso scafi "morbidi" e per la cronaca Gph (il rating) si aggira sui 625 secondo/miglio. Rispetto agli altri cruiser-racer della stessa fascia spicca una sezione al galleggiamento a poppa più contenuta, anche qui assecondando quanto vuole l'IMS che chiede corpi canoa ben più stretti rispetto a quanto si vedeva solo un paio di stagioni fa.

La costruzione è quella tradizionale del cantiere, con sandwich per la coperta e per lo scafo ad esclusione della zona dell'attacco della chiglia e dei punti di maggior carico. In listino la barca viene venduta con tre diversi pescaggi, quello standard da 2



5



6

metri, quello racing (utilizzato anche sulla barca della prova) da 2,20 ed uno da 1,85, a nostro avviso decisamente sconsigliabile perché in antitesi con lo spirito del progetto.

Interni

Lay-out classico con una cabina doppia a prua ed una a poppa, dinette con tavolo centrale ad ante abbattibili e altri 2/3 posti letto un po' più striminziti ricavabili dai divani che lo circondano. Spiccano, per una barca dalla vocazione corsaiola, le altezze, notevoli in tutti gli ambienti. Un risultato ottenuto prima di tutto grazie all'imponenza della tuga che regala utili centimetri cubi ma che tende anche a mortificare il profilo dell'imbarcazione. Ci sono piaciuti anche il grande

tavolo da carteggio, difficile da trovare su barche di questa taglia, l'armadio per le cerate in bagno e semplice funzionalità della cucina. Ci sono piaciuti meno altri dettagli, come i grandi osteriggi laterali sulla tuga, che certamente garantiscono ventilazione e luminosità, ma sono anche molto fragili e flessibili, o come il sistema di sostegno del tavolo, i particolari, ma dove la tendenza al massimo risparmio si fa anche troppo evidente.

La prova

Ci è piaciuto in primo luogo il piacere di avere per le mani una barca piccola e reattiva, sensibile alle regolazioni, divertente da portare. Un bel giocattolo sia per chi vuole stare a perdere le mezzore nella messa a punto di

vele, albero e assetto, sia per chi vuole semplicemente viaggiare a vela divertendosi, anche quando soffiano solo pochi nodi di vento (ne bastano 7/8 per camminare con soddisfazione). In altre parole il punto d'equilibrio tra l'eterna caccia a quel maledetto quarto di nodo in più, e la semplice crociera veloce, quella che piace agli armatori più sportivi, quelli che sopravvivono anche senza portabicchieri in pozzetto. Un punto d'arrivo non semplice da raggiungere, visto anche il prezzo che ci sta sotto. Nel complesso siamo davanti al prodotto ideale per una giovane coppia con figli, così come per il gruppo di altrettanto giovani armatori che vogliono mettersi insieme per fare le regate, di circolo e non solo.

Quello che invece non ci è pia-

5. Ottime le dimensioni del bagno. C'è anche un intelligente armadio per le cerate.

6. Tradizionale il layout della dinette con tavolo centrale ad ante abbattibili. Il notevole volume della tuga garantisce buone altezze ma penalizza l'estetica esterna della barca.



1. Tradizionale forma ad ogiva per il pozzetto. Spicca la posizione "corsaiola" del trasto.
2. Tutte le manovre sono rinviate in pozzetto.
3. La schiena d'asino di poppa è rapidamente asportabile per la regata.
4. Corretto il diametro della ruota che garantisce una posizione comoda al timoniere.
5. Il sistema di rinvio a piede d'albero.

ciuto è invece quel fastidioso senso di insoddisfazione che le barche Bavaria a volte lasciano. Quel senso che colpisce soprattutto noi italiani quando vediamo materiali e tessuti mal assortiti sottocoperta, tughe troppo alte, finiture da migliorare. E' il prezzo da pagare alla grande produzione di serie, al massimo contenimento dei costi, all'ingenierizzazione della produzione e del design. Tutti aspetti che lasciano lontana anni luce l'attenzione al dettaglio che invece la lavorazione semi artigianale (dei cantieri che fanno numeri più piccoli) spesso (ma non sempre) garantisce. Ma, come dicevamo, rimane il gusto per una barca che garantisce sensazioni da vera barca a vela: belle accelerazioni sotto raffica, agilità in virata, sensi-

bilità alle regolazioni, buone velocità. Comoda anche la postazione del timoniere che gode di una buona visuale del genoa e di una seduta confortevole. A motore abbiamo toccato

una punta massima di 8 nodi mentre la velocità di crociera si attesta sui 7,5. Nella media i valori relativi alla rumorosità, appena percettibile l'effetto evolutivo dell'elica.

Vela
MOTORE



prova

BAVARIA 35 MATCH-IN CIFRE

Progetto

J&J Design

Prezzo

Euro 79.200 + Iva, con il motore Volvo Penta da 20 cv.

Lo scafo

Lunghezza f.t. **m 10,79** - lung. al gall. **m 10,10** - larghezza **m 3,27** - pescaggio barca della prova **m 2,20** (standard 2,00, seconda opzione possibile m 1,85) - dislocamento **kg 5.900** ca. - zavorra **kg 1.800** serbatoio carburante **lt 90**

serbatoio acqua dolce **lt 150**
serbatoio acque nere **lt 40**
posti letto **4+2** - stanza lms indicativa: **gph 625,0**.

Piano velico

Albero passante in alluminio, due ordini di crocette senza volanti - sup. velica di bolina con genoa al 129%: **mq 79**
P: 13,70; E: 4,90; J: 3,97; FL: 14,75; LP: 5,25.

Dotazioni optional

Pack comfort: boiler acqua calda, frigo elettrico,

salpaancore elettrico, doccia con pompa elettrica (euro 4.450) - **pack elettronica fast cruiser** (euro 5.300) - **pack elettronica racing** (euro 9.000) teak sui passavanti (euro 5.862) teak in pozzetto (euro 1.897) supplemento per motore da 30 cv Volvo Penta (euro 1.595) supp. per chiglia lunga da m 2,20 (euro 2.069).

Motore

Volvo Penta MD 2030 diesel trasmissione S drive potenza **29 cv** a 3.200/3.600 giri cilindrata **lt 0,95** - cilindri 3

in linea - alesaggio x corsa mm **75 x 72** - peso a secco con invertitore **kg 154**.

Gli indirizzi

Costruito da **Bavaria Yachts** Germania
www.bavaria-yachtbau.com
In Italia
Eritros Mare
0184/500019
www.eritrosmare.com
Albatros
0541/54750
GoldSail
0431/720717

Le prestazioni

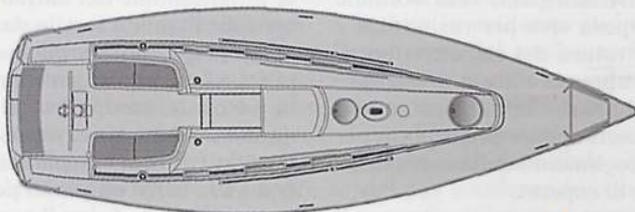
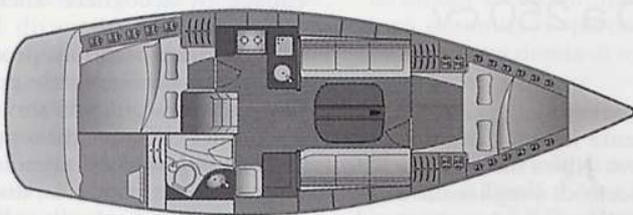
A vela

Andatura	Vento reale	vel. barca	A motore		
			Giri	vel.	rum. dinette
Bolina	11	6,9	1.500	4,9	69
Bolina larga	11	7,1	2.000	5,8	70
Traverso	11	5,9	2.500	6,9	72
Lasco	11	5,8	3.000	7,6	74
Poppa	11	5,1	3.200	8,0	75

Nota: le velocità di barca e vento sono espresse in nodi, la rumorosità in dbA. La prova si è svolta fuori dal porto di Sanremo, randa e genoa pieni. Vento di intensità compresa tra 10 e 14 nodi, mare calmo. Serbatoio carburante 50%, serbatoio acqua vuoto, 6 persone a bordo, dotazioni complete, carena pulita. Il motore era un Volvo Penta 2030 cv con elica a 3 abbattibili Volvo.

Le avversarie

Barca	L.f.t.	largh.	disl.	sup. vel.	pesc.	progetto	cantiere	Prezzo
	(m)	(m)	(kg)	(m ²)	(m)			(Euro)
Bavaria 35 M	10,79	3,27	5.900	79	2,00	J&J	Bavaria	79.200
Sun Fast 35	10,35	3,49	5.500	68	2,15	Lombard	Jeanneau	92.490
First 36.7	11,00	3,45	5.870	78	2,20	B. Farr	Bénéteau	96.100
Dufour 34	10,60	3,48	5.700	63	1,90	U. Felci	Dufour	87.570



Gli indici di prestazione a confronto. Dislocamento relativo (disl./ lung. al galleggiamento): più il valore è basso più la barca è leggera.
Sup. velica relativa (sup.velica/ dislocamento): a valori alti corrispondono barche più invelate.
Rapp. zavorra/ disl.: a valori alti corrispondono barche rigide.

- Il prezzo
- Le altezze interne
- La sensibilità regolazioni
- Il piacere al timone



- Alcune finiture interne da migliorare
- L'estetica della tuga

In sintesi

Per chi vuole divertirsi a fare qualche regata senza sfigurare; per chi vuole andare in crociera con la propria famiglia navigando veramente a vela; per chi non vuole spendere molto; per chi non pretende dalla propria barca in termini di finiture e arredi; per armatori giovani e dall'anima sportiva.

