

BAVARIA 370 — Dal cantiere tedesco un ottimo undici metri che promette grandi crociere. Due versioni per tutte le esigenze e finiture di classe ne fanno una barca concorrenziale per rapporto prezzo-prestazioni. Dentro e fuori molte attenzioni al comfort.

Cuor di crociera

di TONY McNAMARA

Cresciuto in fretta, il cantiere Bavaria ha costruito la rapida fama realizzando barche di prezzo accessibile che venivano fornite molto complete di dotazioni, grazie ad una filosofia di progetto che fin dall'inizio ha puntato su barche dedicate alla crociera. Nella loro complessiva intelligenza non si può negare che i primi modelli fossero realizzati con più di una ingenuità: legni finiti in modo molto marino (al tatto e all'occhio), qualche finitura leggera in contrasto con la robustezza dello scafo, qualche spigolo troppo casalingo. Erano buone barche ma ancora giovani, in attesa di maturità. È negli ultimi due anni, con il lancio del 430, che la gamma è cresciuta. Le barche si sono arricchite di nuove idee, e quelle che c'erano hanno trovato una definitiva soluzione. Fin dal primo incontro con un Bavaria ci avevamo sorpreso, per fare un esempio, i portascotte in pross-

BAVARIA 370

mità dei verricelli per raccogliere l'imbando delle cime. Sulle barche più lussuose non esistono, al massimo c'è qualche sacca o cimette, perché le vasche di contenimento per i costruttori complicano troppo lo stampo della coperta.

Uno dei modelli più recenti della gamma Bavaria è il 370, poco più di undici metri per due versioni. Una si chiama Lagoon e ha due ampie cabine matrimoniali, armatoriale a poppa e ospiti a prua. L'altra si chiama Caribic e ha tre cabine, due a poppa e una a prua, realizzata per rispondere alle esigenze del moderno charter.

Il progetto

La firma è quella di Alex Monhapat che da tempo collabora con il cantiere bavarese. I parametri su cui è impostata la carena sono ideali per uno scafo da crociera veloce che si adatta ad ogni tempo e mare. Il dislocamento abbondante con una superficie velica adatta a raggiungere oneste prestazioni anche con vento debole. Il piano velico un testa d'albero con superfici distribuite in modo molto classico, con basi di randa e fiocco di misura simile. Albero a due crocette con genoa avvolgibile di serie e randa full battened. Il piano di coperta molto intelligente, partendo da prua si trovano due gavoni, uno serve per le cime dell'ancora e il salpaancore di serie da 1000 watt, l'altro si rivela adatto a

contenere lo spinnaker e una ventuale altra vela di prua, la chiusura con guarnizione in gomma dovrebbe essere sufficiente a tenere tutto all'asciutto. Le rotaie del genoa sono in posizione classica, sui passavanti della tuga, il trasto della randa invece è piazzato sulla tuga, per liberare il pozzetto da ogni impiccio.

Accanto giungono le drizze e le manovre per la presa di terzaroli. Il pozzetto dimensioni giuste per quattro sei persone, abbiamo detto dei portascotte, che sono tra i winch primari e la tuga. Ci sono due gavoni sotto le sedute, altri due sotto la panca del timoniere, uno dei quali contiene le bombole. Al centro del pozzetto troneggia la ruota con la sua consolle portastrumenti, che solo il timoniere riesce a consultare solo dalla posizione eretta mentre il piacere della velocità viene negato al resto dell'equipaggio. Per gli strumenti restiamo favorevoli ad una soluzione più democratica e meno automobilistica, che consenta a tutto l'equipaggio di vedere e anche al timoniere quando seduto di fianco al timone. A poppa l'immanicabile scaletta con un accenno di spoiler, gradevole alla vista.

Tutta la costruzione ci è sembrata particolarmente robusta, con laminazione del fondo monolitica e i fianchi in sandwich. Ci sono particolari rinforzi in Kevlar alla prua, che hanno funzioni antisfondamento e una laminazione doppia del fondo della carena che deve supportare gli sforzi strutturali maggiori. I madièri sono irrobustiti con apporto di carbonio

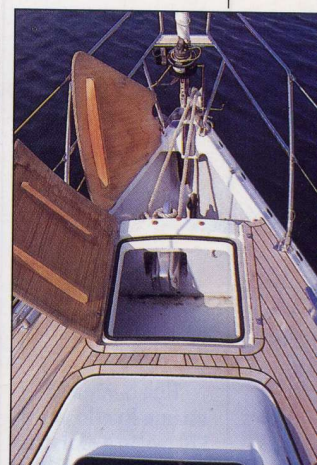


Un particolare della coperta (sotto a sinistra) con un piano molto intelligente. Qui vediamo il piede d'albero e la bocca di ventilazione, ben protetta dal tientibene. Più a destra, uno dei portascotte, piazzati tra i winch primari e la tuga, per raccogliere l'imbando delle cime: una soluzione originale già vista sul 430 che il cantiere ha adottato anche sul nuovo modello.

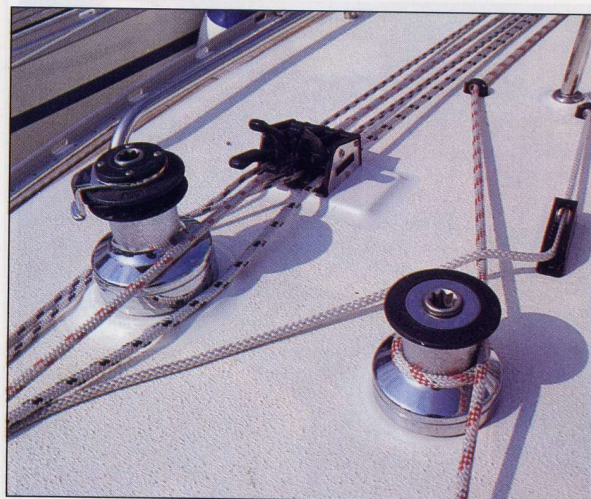




Una veduta del pozzetto (a sinistra) perfetto per ospitare sei persone, al centro la ruota con la consolle portastrumenti. Sotto e in basso a sinistra, due gavoni



tra i tanti a disposizione dell'equipaggio: a prua quello davanti è occupato dal salpancore e dalle cime, quello dietro può servire a contenere le vele. In basso a destra, i winch per le drizze e i terzaroli con la batteria di strozzascotte, piazzata sulla tuga.



BAVARIA 370

e la chiglia in ghisa collegata allo scafo sul quale realizzato un deflettore di raccordo con numerosi perni.

Interni

Sono disegnati con un buon equilibrio di spazi tra le varie zone della barca, tale in entrambe le versioni della barca, che sono diverse nella zona di poppa. Una o due cabine. Nella versione armatoriale, che come abbiamo scritto più sopra si chiama Lagoon, il letto a contro barca, e al bagno di poppa si accede solo dalla cabina. Nella versione a due cabine i letti sono di dimensioni sufficienti, ma purtroppo il bagno di poppa, per consentire l'accesso alla cabina dal quadrato, risulta piuttosto piccolo.

La zona centrale della barca uguale per entrambe le versioni, seguendo una tendenza ormai affermata la cucina a murata di fronte alla dinette vera e propria realizzata con forma ellittica. In cucina fanno piacere i numerosi cassetti e armadietti che sono utilissimi a stipare viveri e stoviglie. Il carteggio completa il quadrato, è realizzato seguendo i canoni classici, con buoni portastrumenti e il piano a ribaltina per contenere le carte.

Qualità nautiche

Il Bavaria 370 è stato provato in una buona giornata di vento

medio, che è stata ideale per saggiarne le caratteristiche con tempo tipicamente mediterraneo. La prima impressione una volta issata la randa e svolto il genoa quella di una carena facile da muovere, molto scorrevole, agile. Merito probabilmente anche delle appendici di profilo sottile e di superficie bagnata non eccessiva. Le velocità raggiunte (vedi la nostra tabella) sono infatti rilevanti se paragonate alla superficie velica, che potrebbe essere più abbondante senza problemi per la carena. È comunque ragionevole aver scelto di dotare la barca di una quantità di tela sufficiente a muoversi nella brezza senza che diventi impegnativa nelle manovre con tempi duri.

La gestione della randa affidata al trasto posto sulla tuga, la sua posizione molto avanzata ma non dovrebbero insorgere problemi strutturali al boma nonostante il carico venga applicato circa a metà della sua lunghezza. Il paranco rinviato ad uno dei piccoli winch ai lati del tambuccio. Le attrezzature sono ben dimensionate e solo piccoli particolari potranno eventualmente essere oggetto di sostituzione da parte degli armatori più pignoli.

Le velocità raggiunte durante la prova sono adeguate alla classe della barca, che mostra un buon equilibrio di prestazioni in tutte le andature con predilezione per boline larghe e laschi che sono del resto quelle più usate dai crocieristi. Oltre a randa e genoa abbiamo issato uno spinnaker asimmetrico realizzato dalla veleria Zaoli di Sanremo che si è rivelato l'i-

Una cucina di ottimo livello per il 370 (sotto a sinistra) con due fornelli, forno, ghiacciaia da 100 litri e tantissimi cassetti e armadietti per stivare tutto il necessario. Più a destra il tavolo da carteggio, realizzato con canoni classici: portastrumenti, piccola libreria e piano a ribaltina per contenere le carte.





Un vero salotto per sette persone. Il cuore del 370 è questa dinette ellittica per sette persone; i legni hanno finiture in vernice



poliuretanicata satinata. Sotto, uno dei bagni: quello di poppa è un po' sacrificato nella versione Caribic. In basso a sinistra, ancora la dinette con la scaletta (salire e scendere è un piacere) e a destra, una delle cabine di poppa nella versione Caribic.



BAVARIA 370

deale per la navigazione con tempo leggero. La scorrevolezza della carena consente di raggiungere buone prestazioni con vento debole. Sopra i sei nodi di intensità del vento la carena si produce in accelerazioni sostanziose e con vento di dieci nodi si sfrutta al meglio la abbondante lunghezza al galleggiamento.

In navigazione il timone con la giusta demoltiplica, si mantiene neutro nella gran parte delle situazioni, con un accenno di tendenza orziera quando si naviga in bolina. La direzionalità è adeguata alla destinazione crociera della barca e non presenta problemi anche in manovra a motore e a marcia indietro. La potenza installata (28 cv) ci è sembrata corretta per le normali esigenze di crociera, chi vuole un propulsore più potente può installare il 45 cavalli Volvo Penta, eventualmente con Sail Drive.

Per concludere non si può che fare i complimenti a Bavaria per la realizzazione di questo undici metri che si presenta completo e molto adatto alla crociera. È una barca matura, come i modelli più recenti della ditta tedesca.



Indici di paragone

Stanci della carena

LOA/LWL = **1,26**

Finezza della carena

BWL/LWL = **0,35**

Rapporto di zavorra

(Z/Δ)100 = **38%**

Superficie velica per

tonnellate SA/Δ =

mq/ton 10,4

Numero di Bruce

$\sqrt{SA^3/\Delta} =$

0,44

Dislocamento relativo

$\Delta/(LWL)^3 =$

Kg/m³ 9,73

Velocità limite teorica

$2,54 \sqrt{LWL} =$

nodi 7,62

Allungamento randa

P/E = **3,1**

Allungamento fiocco

I/J = **3,4**

TUTTA LA PROVA IN CIFRE



Le prestazioni a vela

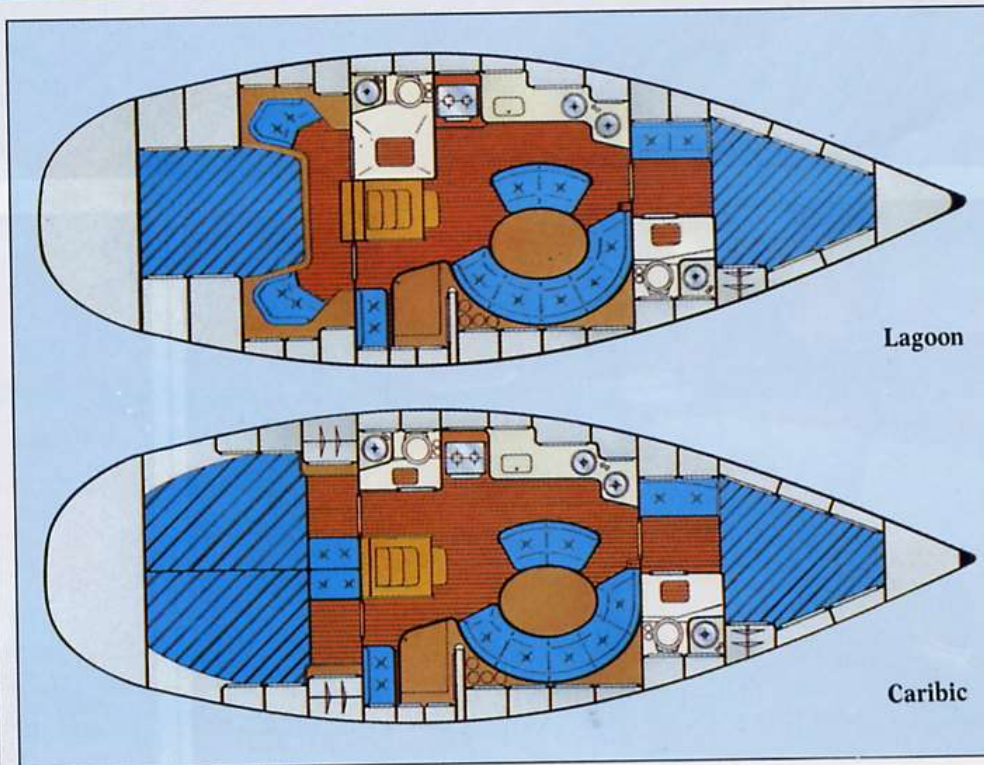
Condizioni della prova: stato del mare quasi calmo, intensità del vento 6-10 nodi; vele impiegate: randa, genoa, spinnaker asimmetrico.

Andatura	angolo con il vento reale	velocità nodi	assetto	note
bolina	40	5,2	poco sbandato	timone neutro
bolina larga	60	5,8	poco sbandato	con raffica accelera
lasco	90	6,2	piatto	con raffica accelera
gran lasco	135	5,8	piatto bianche	vele
poppa	170	5,4	piatto	con Mps

La velocità raggiunta è stata di **6,4 nodi** al lasco con circa dieci nodi di vento reale, con randa e genoa. Il migliore angolo di bolina da bordo a bordo di circa **40 gradi**.

Gli interni

Il Bavaria 370 è realizzato in due versioni, Caribic e Lagoon, che sono diverse nella zona di poppa. Nella Caribic, destinata al charter, sono realizzate due cabine matrimoniali, praticamente speculari. È quella che abbiamo provato. Nella Lagoon c'è invece una grande cabina armatoriale con letto centrale e bagno dedicato. La finitura dei legni è in vernice poliuretanicca satinata. Queste le misure e le dotazioni fondamentali. Cabine 2/3; posti letto 4/6; bagni 2; misure tavolo dinette **cm 120x90**; cucina **cm 230**; macchina dei fuochi Spitzer con due fornelli e forno; ghiacciaia da **100 lt**; cuccetta di prua **cm 200x160**, altezza cabina di prua **cm 192**; letto cabina di poppa a sinistra **cm 205x140**; altezza cabina di poppa **cm 195**; 2 wc marini **Rheinstrom**; serbatoio acqua **lt 390** con indicatore di livello, e circuito di erogazione in pressione con pompa elettrica.



Lo scafo

lunghezza ft	mt 11,65
lunghezza scafo	mt 11,36
lunghezza al gall.	mt 9,00
larghezza	mt 3,80
immersione	mt 1,80 con chiglia standard, mt 1,50 con chiglia corta
dislocamento	kg 7100
zavorra	kg 2500
resine	poliesteri
materiale scafo	vetroresina con rinforzi in Kevlar
rinforzo fondo	con madieri in struttura tubolare con rinforzi in tessuto unidirezionale
bulbo	in ghisa con trattamento antiruggine



Costruito per avere una buona robustezza ha fianchi in sandwich, fondo monolitico e madieri rinforzati in carbonio, anche la zona di pura è rinforzata con Kevlar. Ottima la qualità del gel che si presenta lucido e durevole.

Il piano velico

armo	sloop in testa
superficie tot.	
randa e genoa	mq 74,5
randa	mq 28,5
genoa	mq 46,00
fiocco	mq 26,00
tormentina	mq 7,40
spinnaker	mq 92
asimmetrico	mq 78,50
marca albero	Selden
marca winch	Lewmar
marca vele	North
rollafiocco	Germany-Zaoli Furlex

Si tratta di un armo in testa d'albero con distribuzione della superficie che privilegia il genoa. L'albero è di buona qualità ed è disponibile la randa avvolgibile con stecche verticali. Buona la robustezza delle attrezzature.



Il motore

marca	Volvo Penta
modello	2003 S Drive
configurazione	4 tempi diesel
alesaggio	mm 79
corsa	mm 87
n° cilindri	3
cilindrata	cc 1280
potenza max	cv 28 (kW 20,5)
giri max	3200
iniezione	diretta, pompe separate per ogni cilindro
peso	kg 173
elica	a pale fisse
rapporto	
peso/potenza	cv/ton 3,94
serbatoio	
carburante	lt 130

In alternativa al Volvo è possibile avere un motore Yanmar di pari potenza. La trasmissione con piede Sail Drive è sempre una garanzia di ridotta manutenzione e di poche vibrazioni, come abbiamo potuto verificare, e con queste potenze ridotte è del tutto affidabile.



andatura	giri	velocità	autonomia teorica	
			miglia	ore
crociera econ.	2000	6,2	230	37
crociera	2500	6,9	208	30
massima raggiunta	3000	7,3	169	23

BAVARIA 370

Cantiere costruttore

Bavaria Yachtbau D-8701 Giebelstadt/Wurzburg; telefono Germania 9334 1001, fax 93348213

Importatori

Costa ovest Eritros Mare, via Fiume 51 18038 Sanremo; telefono 0184/500019, fax 500833. Costa est via del Coregolo 12 Aprilia Marittima, Latisana, tel. 0431/53301, fax 53295

Progetto

Axel Monhaput, Bavaria Yacht

Prezzo

Versione Caribic lire 175.494.000, versione Lagoon lire 177.468.000 più Iva. Trasporto a Sanremo lire 7.500.000, scarico dal camion e sdoganamento lire 3.500.000; alcuni optional: caricabatterie lire 1.658.000; frigorifero elettrico lire 1.875.000, frigoboat lire 4.013.000; boiler collegato al motore lire 1.842.000; impianto docce con pompa di sentina lire 1.016.000.

Le dotazioni

La barca nella sua versione di serie ha la coperta in teak, le sedute del pozzetto in teak, salpaancore da 1 kW, genoa avvolgibile rollafiocco Furlex, 10 stopper, 2 winches per le scotte, 2 winches per le drizze, un winch per la scotta della randa, rotaie genoa con paranco di regolazione del punto di scotta dal pozzetto, una batteria motore da CC Ah, due batterie servizi da 135 Ah, bussola Plath, log ed ecoscandaglio Autohelm.



Ci è piaciuto

I numerosi accorgimenti che rendono la crociera più confortevole. La coerenza del progetto, senza soluzioni avveniristiche ma con attenzione alle necessità fondamentali. La positiva evoluzione della gamma Bavaria

Da migliorare

Nella versione Caribic il bagno di poppa è piccolo. La consolle del timone è invadente.