



PREGI

- Buone prestazioni veliche
- Efficace aerazione degli interni
- Pozzetto spazioso

DIFETTI

- Finiture scadenti
- Antisdrucciolo di scarsa tenuta
- Batterie servizi sottodimensionate



Il nuovo Bavaria 42 Match in prova con 12 nodi di vento reale. È un crociera-regata progettato dai fratelli Jakopin.

42 MATCH

Mauro Cristanetti/Sea&See

A un anno dalla presentazione del 38 Match, la gamma sportiva di Bavaria si arricchisce di due nuovi modelli: un 42 e un 35 piedi. Anche se a prima vista sembrano delle copie pantografate del primogenito, scelta che vuole sottolineare l'appartenenza alla stessa famiglia d'origine, le differenze nei contenuti ci sono e anche rilevanti. E non potrebbe essere altrimenti, visto che dello staff progettuale che aveva disegnato il 38 Match sono rimasti i fratelli Jakopin, autori dell'intera gamma crocieristica del cantiere tedesco, mentre non compare più la firma di Doug Peterson. Paradossalmente, questi due nuovi modelli presentano linee e parametri più spinti rispetto al primo: entrambi sono infatti proporzionalmente più stretti e più invelati. Differenze apprezzabili soprattutto nel Match 42, oggetto della nostra prova, che rispetto al Match 38 ha molta più tela in rapporto al peso e quasi lo stesso baglio massimo, pur con un metro in più di lunghezza fuoritutto. Un modello che si vuole collocare a cavallo tra i 40 e i 45 piedi, e non solo in termini di dimensioni ma anche di rating, pur con un prezzo di listino che nel segmento dei 12 metri è addirittura il più basso.

PROGETTO ★★★★★

Pur senza sposare le linee degli IMS da regata, il 42 Match è indubbiamente meglio ottimizzato per questa formula di quanto non fosse il 38 Match. Lo si nota dalla poppa alta sull'acqua e dalle sezioni a U con fondo piatto e murate verticali che portano a una larghezza al galleggiamento pari al baglio massimo. E dalla prua sottile, che conserva lo stesso dritto verticale ma leggermente arrotondato: un'impronta stilistica che accomuna tutti e tre i modelli della gamma Match. Al pari del 38, anche il 42 dispone di una elevata lunghezza al galleggiamento, per una velocità critica che supera gli 8 nodi. Di serie viene fornito un bulbo con siluro sul fondo e pescaggio di 2,15 m, mentre l'esemplare in prova montava il bulbo opzionale più profondo e privo del siluro (un ellittico con corda piuttosto corta) che porta l'immersione a 2,45 m. A forte aspect ratio anche la pala del timone, garanzia di un facile controllo a elevati angoli di sbandamento. I rapporti progettuali connotano uno scafo molto invelato

rispetto al suo dislocamento, tanto che il cantiere ha preferito stazzare il prototipo con un genoa al 139%, anziché al 150% come inizialmente previsto, così da ottenere una stazza IMS più favorevole. Così invelato, il Gph è risultato essere di 586 sec/m. Sul piano estetico, il 42 ha senza dubbio meno personalità del 38: il cavallino non è infatti altrettanto insellato e la tuga è più massiccia. Nel complesso le linee sono comunque proporzionate, merito dei bordi liberi non troppo alti.

COSTRUZIONE ★★★

La tecnica di costruzione della serie Match è assai diversa da quella della gamma crocieristica del cantiere tedesco. L'ossatura di rinforzo è infatti costituita da una gabbia di acciaio che viene resinata sul fondo dello scafo e poi inscatolata nel controstampo strutturale, a sua volta fazzolettato alla scocca. Questo "ragno" metallico, che viene utilizzato già da anni dalla X-Yachts e di recente anche dal Cantiere del Pardo, serve da attacco per le lande e offre una maggiore rigidità nella zona centrale della barca, dove gravano le sollecitazioni del sartame e del bulbo. Lo scafo è realizzato in sandwich di Airex con una zona di pieno in corrispondenza della chiglia, mentre la coperta è in sandwich di balsa. I tessuti sono biasiali e quadriassiali di vetro E impregnati con resina poliestere isoftalica. L'opera viva è garantita 5 anni contro l'osmosi. Il bulbo è interamente in piombo, mentre l'asse del timone è in acciaio inox e scorre su boccole autoallineanti.

PIANO VELICO ★★★★★

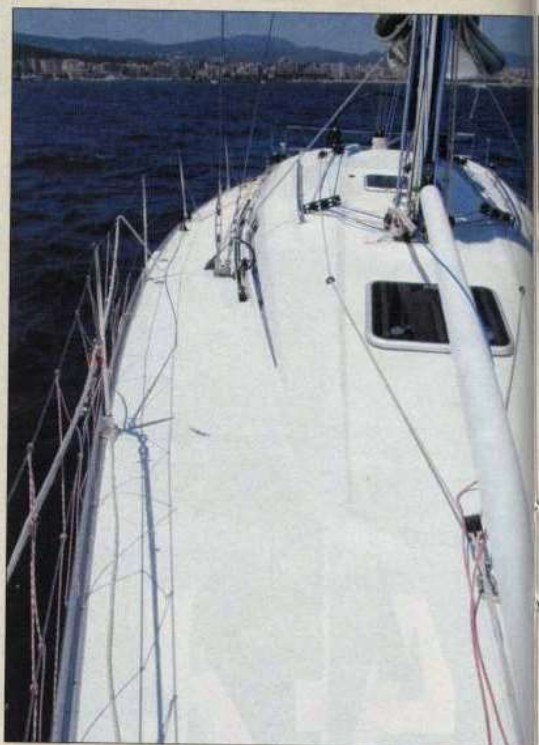
Armato a 19/20, il Match 42 dispone di un piano velico a forte allungamento, a cui corrisponde una J di 4,50 metri contro una E (base della randa) di 5,86 m frutto della posizione molto avanzata dell'albero. Una configurazione che permette di utilizzare in crociera un genoa a ridotta sovrapposizione, senza penalizzare troppo le prestazioni. Di serie viene fornito l'albero in alluminio passante con tre ordini di crocette aquartierate e sartame in tondino, ma è previsto anche quello in carbonio a due crocette che equipaggiava la barca in prova. Tra le dotazioni di serie le drizze in Spectra, il Windex, l'avvolgifiocco e il tendipaterazzo a paranco con demoltiplica 1:96.

(segue a pag. 111)



Mauro Cristianelli/Sea&See

A destra, la zona di ingresso è provvista di due utili tientibene in tubolare inox.



Sopra, una vista da prua della coperta. Di mediocre tenuta l'antisdrucchiolo.

COPERTA ★★☆☆

In coperta sono state riproposte le soluzioni adottate per il 38 Match, a iniziare dalla panca asportabile in sostituzione della tradizionale schiena d'asino. Togliendo questa struttura si rende più agevole l'accesso allo spoiler, sul cui calpestio si trova l'alloggiamento per la scala da bagno a scomparsa, e si alleggerisce la poppa di circa 20 kg. Per contro si perde un po' di stivaggio, carenza in parte compensata dai due gavoni ricavati sotto le sedute, ciascuno misura circa mezzo metro cubo di volume.

A sinistra, il pozzetto è lungo 3,20 metri e largo mediamente 2, le panche offrono quattro posti per lato. Di serie il rivestimento in teak. Sotto, uno dei due gavoni ricavati sotto le sedute, ciascuno misura circa mezzo metro cubo di volume.



eroso; e grazie agli schienali alti e alla notevole profondità delle panche, le sedute (fino a quattro per lato) sono confortevoli. Ergonomica anche la posizione del drizzista, che può lavorare in piedi nel corridoio di accesso agli interni. La circolazione laterale è agevole, i passavanti sono larghi mediamente 60 cm; l'antidrucciolo è però di tenuta mediocre e manca del tutto sulle superfici curve della tuga. Punto

di forza della coperta è l'attrezzatura, che è completa e ben posizionata. C'è in sostanza tutto quello che serve per regatare: doppia regolazione del vang e delle manovre del tangone, golfari per i bracci dello spi e regolazione del carrello del genoa con demoltiplica 1:4, scotta randa alla tedesca con un winch dedicato per lato e due winch "Quattro" (con doppio tamburo) per le drizze e le scotte dello spi. Un po' sottodimensionati, invece, i winch primari del genoa. La ruota da 150 cm di diametro garantisce una completa visuale dell'inferitura del genoa, seduti lateralmente. Il salpancora elettrico è alloggiato all'interno del pozzo catena, abbastanza capiente.

ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: ... 2 Harken 46 st 2 v.
 Winch scotta randa: ... 2 Harken 40 st 2 v.
 Winch drizze: ... 2 Harken 44 2 v. Quattro
 Rotaie gen. e trasto r.: ... Harken
 Stopper: ... 6 Spinlock Xcs
 Albero e boma: ... Selden
 Oblò e boccaporti: ... Lewmar
 Bussola: ... Plastimo
 Timoneria: ... Lewmar a frenelli
 Avvolgifiocco: ... Furlax



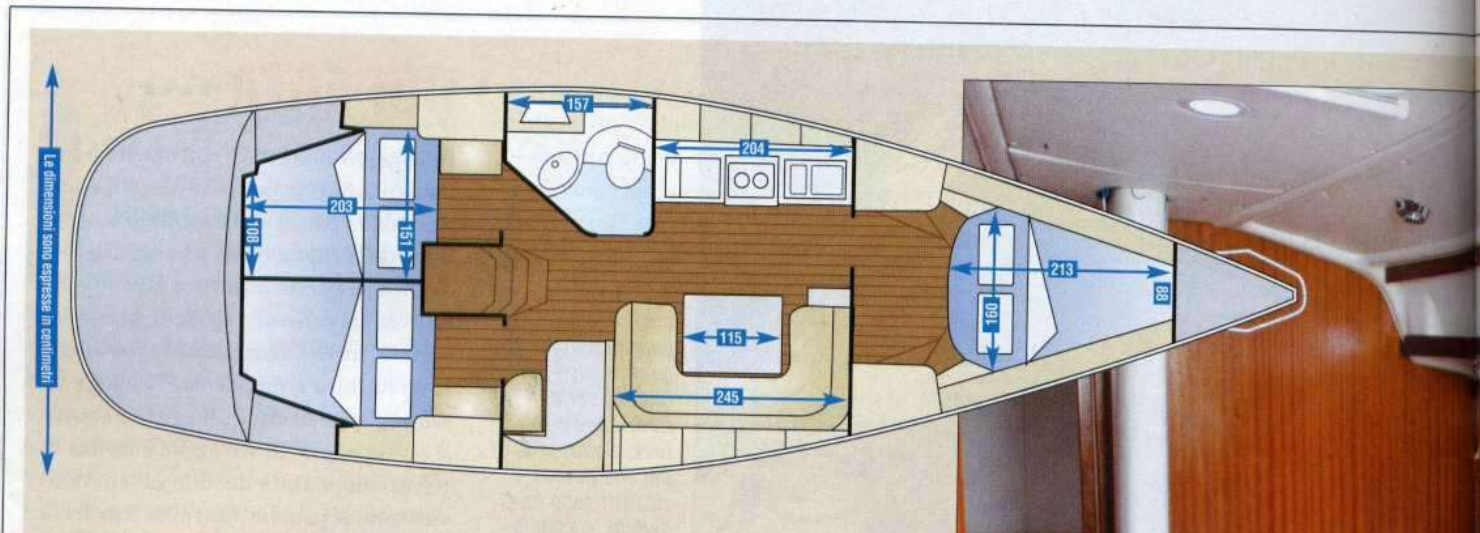
A sinistra, i passavanti con in primo piano il winch della scotta randa rinviata a poppa con circuito alla tedesca.



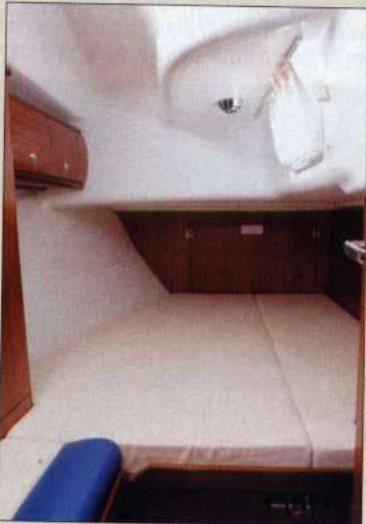
Sopra, la zona di manovra sulla tuga. Di serie le due mani di terzaroli rapidi. Sotto, la ruota da 150 cm di diametro e in secondo piano la poppa priva della panchetta amovibile.



BAVARIA 42 MATCH



Sopra e a sinistra, due immagini della cabina armatoriale di prua. Sotto, una delle due cabine gemelle di poppa, dotate di due stipetti e un armadio.



Sopra, l'ampia zona carteggio dispone di abbondanti volumi di stivaggio e di una lunga consolle angolata per l'elettronica.

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO
★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

INTERNI ★★★

Del Match 42 esiste una sola versione con tre cabine e una toilette posta a centro barca. Sebbene lo spazio per un secondo bagno non manchi, il cantiere ha voluto mantenere leggera la prua che, per la sua sottigliezza, risente oltremodo dei pesi. Se la disposizione è la stessa dei 40 piedi crociera-regata, sul piano delle volumetrie il 42 Match fa valere quei centimetri in più fuoritutto offrendo un quadrato più lungo. Il divano a ferro di cavallo della dinette ha le stesse misure di quelli dei 45 piedi; manca una panchetta centrale che porterebbe a sette le sedute per mangiare, contro le attuali cinque, ma che altresì penalizzerebbe la circolazione. Problema da risolvere con un paio di sgabelli pieghevoli. Sulla murata opposta alla dinette si sviluppa la cucina lineare: in basso lo stivaggio è ben sfruttato, non altrettanto in alto a causa della ridotta profondità degli stipetti. A poppavia è posta la toilette, di dimensioni più ampie del solito e con un armadio cerate alle spalle del wc. Il lungo oblò apribile offre un'adeguata aerazione e i 194 cm di altezza permettono di muoversi con agio. Opposta alla toilette è ricavata la zona carteggio, il cui piano misura 97x58 cm; per lo stivaggio si può contare sul vano nel piede del tavolo, su due stipetti in alto e sul vano sotto il sedile, mentre la lunga consolle angolata consente di montare una completa dotazione di elettronica. Spaziose anche le cabine gemelle di poppa, con cuccette larghe 150 e lunghe oltre 2 metri e due oblò scontrati; al posto delle solite mensole ci sono due stipetti che si sommano all'armadio a doppia anta. L'armatoriale, posta a pruvia della paratia maestra, dispone di due armadi contrapposti e di una cuccetta a V la cui lunghezza compensa almeno in parte la scarsa ampiezza sul fondo. Piuttosto scadenti le finiture, specie per quello che riguarda la scelta dei rivestimenti e delle tappezzerie, di gusto molto discutibile.

Mauro Cristofanelli/Sea&See



Sopra, il divano a ferro di cavallo della dinette, grande quanto quello di un 45 piedi. Il tavolo amovibile permette di trasformarlo in matrimoniale. A sinistra, la cucina dispone di un frigo da 130 litri e doppio lavello. Buono lo spazio in basso, ma piccoli gli stipetti. Sotto, la toilette completa di armadio cerate.

A destra, lo scomodo accesso frontale al motore. Per facilitare gli interventi è possibile svitare il pannello che sostiene i due gradini più alti della scala.



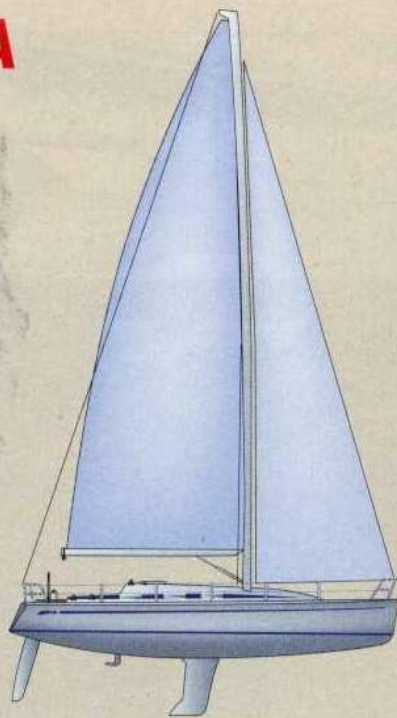
ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 196
Toilette	cm 194
Cucina	cm 190
Dinette	cm 195
Cabina di prua	cm 186

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 12,46
Lunghezza scafo:	m 12,46
Lunghezza al gall.:	m 11,13
Larghezza al b. max:	m 3,74
Pescaggio standard:	m 2,15
Pescaggi alternativi:	m 1,85/2,45
Dislocamento a vuoto:	kg 7400
Zavorra (pescaggio std):	kg 2550
Superficie velica r+g 139%:	mq 105,57
Superficie randa:	mq 53,59
Superficie genoa (139%):	mq 51,98
Superficie spi:	mq 127,79
I:	m 16,52
J:	m 4,50
P:	m 15,55
E:	m 5,86
Numero cuccette:	6+2
Motore:	Volvo Penta 29 cv
Capacità serbatoi acqua:	lt 300
Capacità serbatoio gasolio:	lt 150
Omologazione CE:	Cat. A 10 persone
Disegnata da:	J&J Design
Costruita da:	Bavaria Yachtbau
Importata da:	Eritros 1999
Via Goethe 61, 18038 Sanremo (IM), tel. 0184 500019, fax 0184 530613, e-mail: eritrossanremo@eritrosmare.com, web site: www.eritrosmare.com	



PREZZI

Versione 3 cabine con mot. 29 cv: € 121.550
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Bulbo in piombo, panche pozzetto in teak, autoclave, 1 batteria servizi 140 Ah + 1 motore 55 Ah, pompa sentina elettrica e manuale, boiler, drizze in Spectra, sartie in tondino, Windex, scaletta bagno, doccia pozzetto, elica a tre pale abbattibili su S-Drive, avvolgi fiocco, tendipaterazzo a paranco 1:96, vang rigido, boccole timone autoallineanti, musone prua amovibile, salpancora elettrico, Tridata ST 60.

Optional

- Bulbo profondo (pesc. m 2,45) € 2.741
- Suppl. motore Volvo 55 cv € 3.780
- Pack comfort (frigo, doccia interna) € 1.450
- Pack elettronica Cruiser (centralina vento ST 60, pilota aut. Ray M 6001 Plus, Vhf Icom 401 con cavo e antenna) € 4.250
- Pack energia Racing (imp. 220 Volt, cavo 220 V, caricabatterie 30 Ah) € 710
- Dotaz. sicurezza it. oltre 12 miglia € 3.700

PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★
A vela	★★★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★
Impianti e dotazioni	★★★

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 10/15 nodi
Stato del mare: quasi calmo
Equipaggio imbarcato: 7 persone
Serbatoi: 1/8 acqua, 1/3 carburante
Pulizia carena: buona

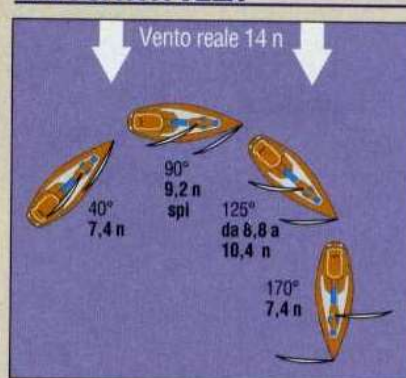
Vele usate

Randa stecche corte - Genoa 108% - Spi 0.60 oz.

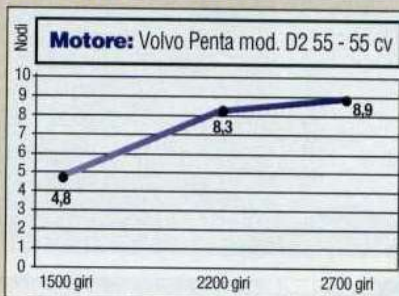
Strumentazioni usate

Gps Garmin - Fonometro Delta - Staz. vento NKE

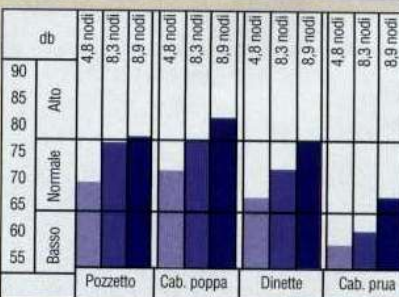
VELOCITÀ A VELA



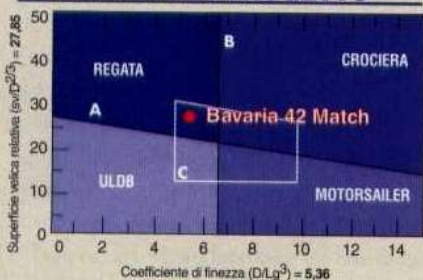
VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE



TIPOLOGIA DEL PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x √lw): nodi 8,10
Lunghezza scafo/baglio max: 3,33
	(< 2,90 = barca molto larga)
	(> 3,50 = barca molto stretta)
Rapporto zavorra/ dislocamento: 34,4 % versione bulbo std

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Bavaria 42 Match	First 40.7	Grand Soleil 40	Dufour 40	Elan 40	Salona 40	Centurion 40s
LFT (m)	12,46	11,99	12,19	12,32	12,20	11,99	12,35
LARG. (m)	3,74	3,75	3,80	3,90	3,83	3,80	3,85
DISLOC. (kg)	7400	6900	6800	7300	7500	6900	7600
S.V. (mq)	105,5	97,1	104	89	90	112	104
IMMERS. (m)	2,15/2,45	1,90/2,40	2,15/2,40	1,60/2,10	2,05	2,10	1,80/2,35
CUCLETTE	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2	6+2
PROGETTISTA	J&J	Farr	Paperini	Felci/Roseo	Humphreys	J&J	Berret
CANTIERE	Bavaria	Beneteau	C.del Pardo	Dufour	Elan	AD Boats	Wauquiez
PREZZO	€ 121.550	€ 132.200	€ 146.106	€ 132.600	€ 130.450	€ 139.000	€ 165.400

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".



Il 42 Match si è dimostrato molto veloce al lasco sotto spi, entrando con facilità in surf anche con onda poco formata e non più di 15 nodi di vento.

(segue da pag. 106)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★

L'impiantistica è stata concepita prestando una certa attenzione ai pesi, e questo va naturalmente a scapito delle autonomie che sono piuttosto limitate. I serbatoi dell'acqua e del gasolio (rispettivamente 300 e 150 litri) si trovano sotto le cuccette di poppa, mentre le batterie (una da 55 Ah per il motore e una da 140 Ah per i servizi) sono sotto la dinette. Pompa di sentina e autoclave, entrambe dotate di filtri, sono concentrate in un vano facilmente ispezionabile, mentre le tubazioni idriche sono del tipo rigido con attacchi rapidi (niente fascette). Il quadro elettrico è di buona qualità (Vdo), ma va aggiunto l'amperometro. Abbastanza completo l'elenco delle dotazioni di serie, per integrarle sono comunque previsti alcuni pack a prezzi scontati.

A VELA ★★★★★

La termica estiva di Palma di Maiorca ci ha permesso di provare il 42 Match in condizioni di vento ideali: dai 10 nodi del mattino ai 15 del primo pomeriggio. Premettendo che la barca in prova era equipaggiata con vele di ottimo taglio e dotata di bulbo profondo e albero in carbonio, i dati di velocità non lasciano dubbi sulle sue potenzialità: con 10 nodi di vento reale abbiamo bolinato a 7 nodi con un angolo di 43°, mentre con 14 nodi d'aria abbiamo sfiorato i 7,5 nodi riuscendo a stringere agevolmente sotto i 40°. Target in linea con quelli dei concorrenti più spinti. Il tutto con un genoa 3 (108%) che evidenzia il forte sviluppo del piano velico in rapporto al peso e al raddrizzamento e lascia presupporre qualche margine di miglioramento sul Gph. Ottime anche le prestazioni al lasco con lo spi: con 12/13

nodi la barca è più volte entrata in surf ed è in grado di scendere alla poggia conservando un bel passo. L'organizzazione delle manovre ci è sembrata corretta, comodissima la posizione alla ruota sia in piedi che seduti di lato.

A MOTORE ★★★

Di serie viene fornito un Volvo 29 cv con S-Drive ed elica a tre pale abbattibili, mentre l'esemplare in prova era dotato del 55 cv opzionale. Motore, quest'ultimo, senz'altro consigliato: con barca quasi del tutto scarica, a regime di crociera economica abbiamo navigato a 8,3 nodi, che corrisponde alla velocità teorica di carena. Nella norma la rumorosità, agevole l'accesso al vano sui lati, ma scomodo quello frontale a causa del ridotto angolo di apertura del portello. Facile, infine, la manovrabilità in retro. (L.Z.)



2

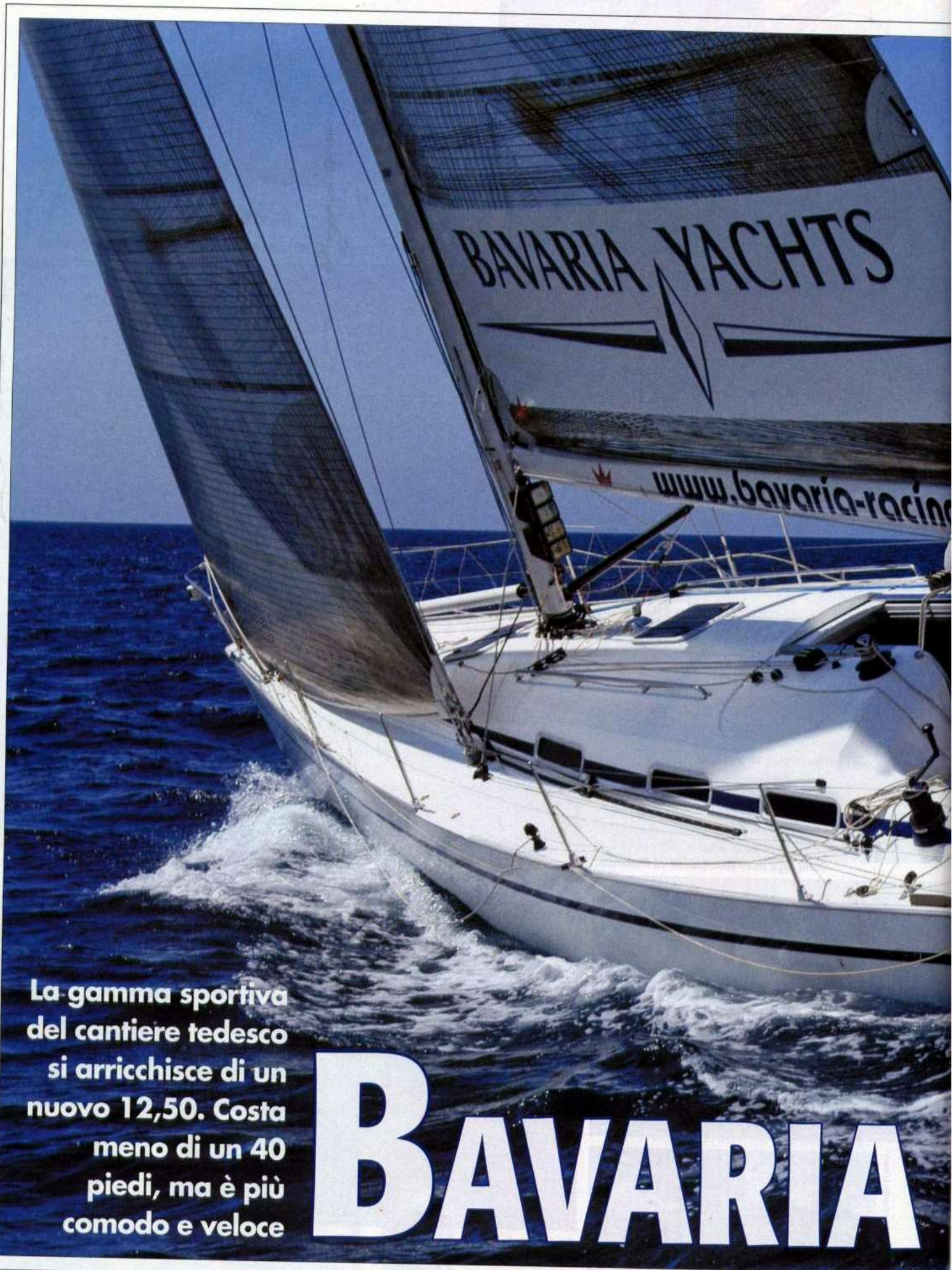


DETTAGLI AZZECCATI

1 Sia il timoniere che il randista fruiscono di posizioni ergonomiche e attrezzatura montata al posto giusto: per il primo ci sono le due comode sedute laterali ricavate sui paraspruzzi, con la colonnina e il rialzo sul calpestio per puntare i piedi; per il secondo c'è spazio a sufficienza a pruvia della ruota, con il trasto e i winch di scotta, uno per lato, a portata di mano. 2 Lo stesso vale per chi è alle drizze, che può incunearsi nel corridoio che precede il tambuccio e lavorare in piedi ai due winch "Quattro" della Harken, con doppio tamburo. 3 Risolutive le due ampie botole nelle cabine di poppa per accedere al vano motore: l'apertura frontale è infatti sacrificata, ma i controlli e le principali manutenzioni si effettuano per fortuna di lato.



ANTERIMA



La gamma sportiva
del cantiere tedesco
si arricchisce di un
nuovo 12,50. Costa
meno di un 40
piedi, ma è più
comodo e veloce

BAVARIA