



Un dodici metri di grande produzione che non teme il confronto commerciale con le concorrenti francesi

BAVARIA 40

Una tedesca di serie

di Stefano Cerulli

La grande produzione in serie di barche a vela non parla solo francese. Come già sanno molti diportisti esiste una valida alternativa nel cantiere tedesco Bavaria Yachts. Diventato ormai una realtà industriale, Bavaria Yachts produce una gamma di imbarcazioni che va dai 9 ai 16 metri; oggi punteremo l'attenzione sul più classico: il Bavaria 40.

Diffusa in molti esemplari ormai in tutte le nostre marine, è caratterizzata dalla linea azzurra sullo scafo e dall'altezza degli oblò in coperta. Ha il cavallino abbastanza accentuato che rammenta le origini nordiche e nel complesso appare molto compatta e gradevole. La costruzione prevede la realizzazione dell'opera viva tramite stratificazione monolitica con rinforzi mentre l'opera morta e la coperta sono realizzate



a sandwich. Una falchetta metallica mantiene la giunzione scafo-coperta. Il bulbo di serie è in ghisa altrimenti si può avere un bulbo in piombo e antimonio. Il timone ha l'asse in acciaio montato su cuscinetti a sfere autoallineanti. Gli interni sono realizzati con compensato e massello di mogano lavorato molto bene anche forse un po' troppo scuro. Ottima l'altezza di 1,95 metri in quasi tutta la barca. La costruzione gode della certificazione del Lloyd's Register of Shipping che comunque non guasta. Le misure sono 11,99 metri per 3,99: forse le dimensioni ideali per una crociera in Mediterraneo.

Esistono due versioni del Bavaria 40: una a due cabine e cucina a L e una a tre cabine classica. La versione a tre cabine prevede due cabine gemelle a poppa e una a prua. I bagni sono situati uno sulla murata destra a pruvia della dinette, per la cabina di prua e l'altro sulla murata sinistra a poppavia della cucina per le cabine di poppa. In dinette trovano posto il grande divano con tavolo, la cucina disposta lungo la murata destra e la zona carteggio proprio di fronte al bagno di poppa. Degni di nota i bagni che hanno molto spazio e un'altezza decente. Un dato interessante per gli "oversize": i letti di poppa hanno una lunghezza pari a 2,05 metri mentre quello di prua è appena più corto (1,95 metri). Buona anche la luminosità nonostante i legni scuri. Il piano cucina risulta molto pratico e non manca nulla. Stando in rada si ha una piacevole sensazione di ventilazione garantita dagli osteriggi abbastanza grandi. Il piano velico prevede due possibilità, una con randa avvolgibile e una con randa steccata: è preferibile quella steccata anche per non



BAVARIA 40

Lunghezza f. t.	11,99 m
Lunghezza al galleggiamento	10,95 m
Larghezza massima	3,99 m
Pescaggio	1,95 m - 1,65 m
Dislocamento	7.900 Kg
Motore	Volvo Penta MD2030 DBT 20,9 kw (29 hp)
	Volvo Penta MD22L 36,5 kw (50hp)
Capacità acqua dolce	350 l
Capacità carburante	200 l
Categoria di navigazione	Ce
Progetto	J&J
Costruttore	Bavaria Yachts (Germania)

avere una superficie velica ancora più ridotta. La motorizzazione prevista è un Volvo Penta 29 hp accoppiato a un S-drive altrimenti si può avere un Volvo Penta da 50 hp che forse è anche troppo grande. Migliorabile l'insonorizzazione del vano motore. Generosa la capacità dei serbatoi che prevedono 200 litri per il gasolio e ben 350 litri per l'acqua dolce. L'attrezzatura di coperta è di buona qualità: spiccano l'albero Selden, le vele della Elvstrom e i winche Harken. Un po' piccolo il trasto della randa.

PUNTI DEBOLI

I Bavaria 40 di cui mi sono occupato hanno evidenziato problemi ai frenelli della timoneria, che risultavano lenti e ciò rendeva la ruota particolarmente imprecisa a causa del gioco eccessivo. In un altro caso si è evidenziato un problema d'ingiallimento del piano della coperta, forse per un problema in fase di stratificazione risolto dal cantiere tramite il rivestimento in teak della coperta. Altro piccolo problema, probabilmente non imputabile al cantiere è la scarsa tenuta del primer che sostiene l'antivegetativa; è un piccolo problema ma impone all'armatore di riportare a vergine lo scafo e di ripristinare il primer con costi certamente non dovuti su un'imbarcazione nuova.

COMMERCIALIZZABILITÀ

Una volta il "dodici metri" era un sogno irraggiungibile per molti ma oggi barche come questa sono acquistabili sotto i 150.000 Euro e se consideriamo le facilitazioni derivanti dalle varie possibilità di leasing ci accorgiamo che l'acquisto è più semplice di quanto si possa pensare. Cercando la barca giusta da acquistare capiterà certamente di trovare dei Bavaria 40 di recente costruzione con leasing francesi accesi nei quali potrete subentrare.

Ritengo il Bavaria 40 un oggetto interessante per il mercato nostrano e credo rimarrà comunque un oggetto commerciabilissimo anche col passare degli anni. Attualmente se ne trovano sul mercato anche di 3 o 4 anni di età con prezzi che vanno dai 92.000 Euro in su fino ai 130.000 Euro di quelle più recenti. Rammentatevi che subentrare nel leasing esistente è possibile se partite con i tempi giusti: un subentro implica circa due mesi di tempo. Se l'imbarcazione ha appena finito il leasing vi consiglio di acquistarla già con bandiera italiana onde evitarvi una serie di complicazioni per l'immatricolazione nel nostro Paese. Ai fini della commercializzazione futura è preferibile la versione a tre cabine. Ricordiamoci sempre di capire se l'imbarcazione che ci viene proposta proviene da flotte charter: la sua valutazione non può essere la stessa di un'imbarcazione armatoriale per ovvi motivi.



ingiallimento del piano della coperta, forse per un problema in fase di stratificazione risolto dal cantiere tramite il rivestimento in teak della coperta. Altro piccolo problema, probabilmente non imputabile al cantiere è la scarsa tenuta del primer che sostiene l'an-

due mesi di tempo. Se l'imbarcazione ha appena finito il leasing vi consiglio di acquistarla già con bandiera italiana