

# Bavaria 45

di Vanni Galgani

Piacevole e reattiva al timone nonostante i volumi interni ai vertici della categoria: solo lo studio Farr poteva riuscire nel miracolo di rendere un Bavaria divertente a vela



In breve	
progetto	Farr YD/BMW DW
cantiere	Bavaria
lunghezza	13,60 m
larghezza	4,35 m
prezzo	145.500 €

Secondo noi: a parte l'estetica, piuttosto pesante per lo scafo, si è rivelato uno dei migliori Bavaria di sempre, anche a vela.



## DALLO STUDIO FARR

La chiave del successo di questo progetto è uno scafo con una notevole lunghezza al galleggiamento, capace di volumi interni generosi, ma bilanciato e con superficie bagnata contenuta. I due timoni consentono di allargare la poppa assicurando al contempo un controllo impossibile con un timone singolo. La poppa larga richiede volumi di prua piuttosto pieni per mantenere un buon assetto longitudinale ai diversi angoli di sbandamento. Le nostre esperienze sulle forme degli Open 60, Class 40 e Vo 70 hanno dimostrato che le prue piene non sono di per sé una caratteristica negativa. Nei punti critici, come le cuccette di prua, il volume è aggiunto con accortezza per soddisfare le necessità degli interni senza compromettere il comportamento a vela. Entrambi le chiglie forniscono una percentuale di zavorra sul dislocamento superiore al 28%, seguendo la nostra logica che un vero family cruiser non deve sbandare più di 20 gradi con 15 nodi di vento reale e non deve richiedere riduzione di tela prima dei 20. Anche con queste scelte conservative, il rapporto superficie velica/dislocamento di 4,56 garantisce prestazioni molto competitive nella propria classe. Una delle migliori caratteristiche di questa carena è la sua capacità di sopportare i carichi variabili delle crociere senza diventare goffa o troppo immersa a prua o a poppa. Gli armatori troveranno il Bavaria 45 facile da condurre e gratificante per navigare in tutte le condizioni, con una quantità stupefacente di volumi interni.

Jim Schmicker  
Vice President  
Farr Yacht Design



Il piano velico è un 9/10 ben bilanciato tra randa e genoa. La J abbondante compensa un po' la mancanza di sovrapposizione, che però si

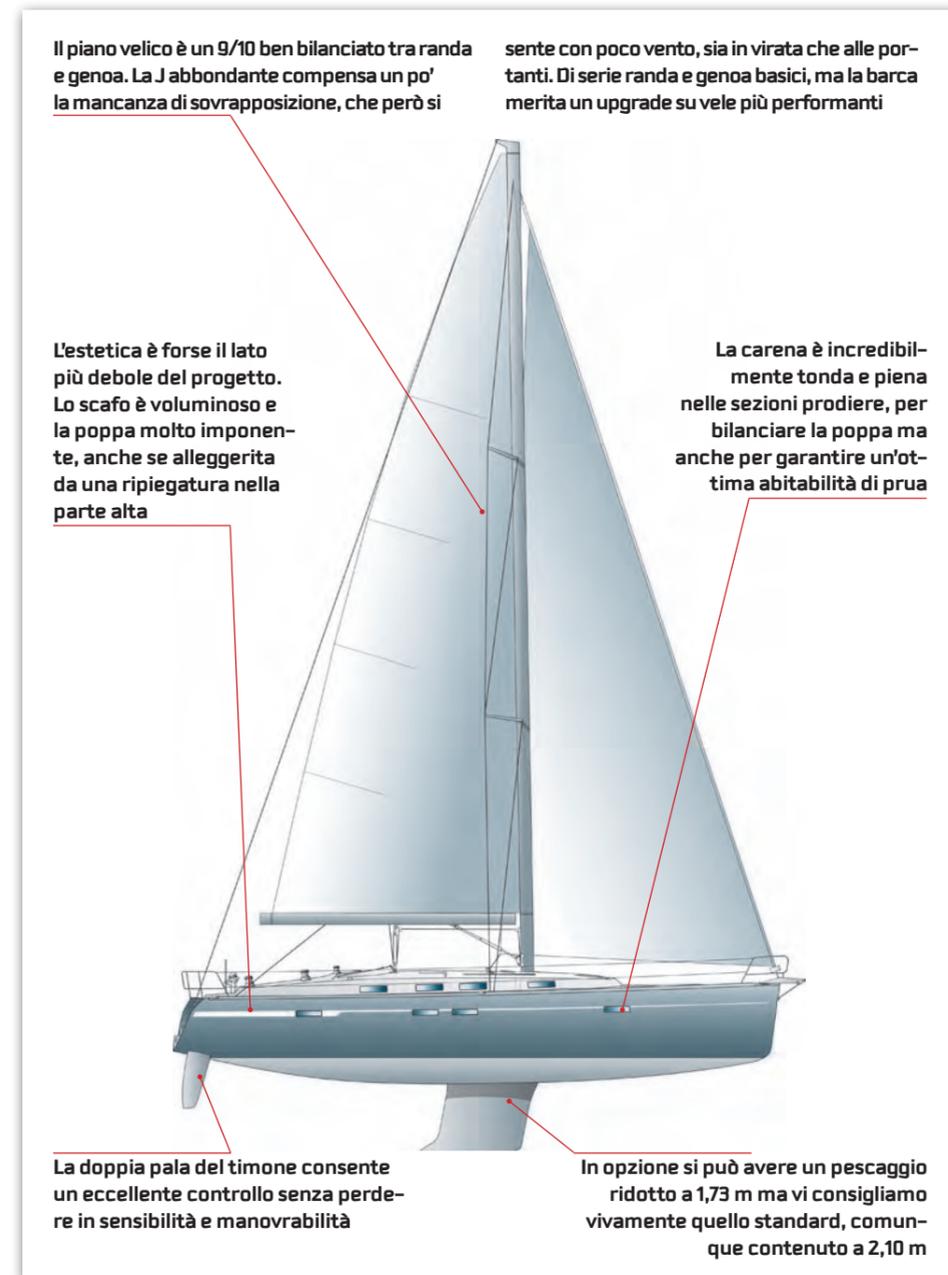
sente con poco vento, sia in virata che alle portanti. Di serie randa e genoa basici, ma la barca merita un upgrade su vele più performanti

L'estetica è forse il lato più debole del progetto. Lo scafo è voluminoso e la poppa molto imponente, anche se alleggerita da una ripiegatura nella parte alta

La carena è incredibilmente tonda e piena nelle sezioni prodriere, per bilanciare la poppa ma anche per garantire un'ottima abitabilità di prua

La doppia pala del timone consente un eccellente controllo senza perdere in sensibilità e manovrabilità

In opzione si può avere un pescaggio ridotto a 1,73 m ma vi consigliamo vivamente quello standard, comunque contenuto a 2,10 m



**P**er quanta fiducia abbiate in noi, difficilmente riuscirete a credere fino in fondo a ciò che leggerete in questa prova, specie guardando le foto: possibile che una barca così voluminosa, diciamo pure ingombrante, riesca a risultare addirittura divertente a vela? Invece proprio questa, e non senza sorpresa, è stata la sensazione che abbiamo avuto.

Ma andiamo con ordine. Da un paio d'anni il colosso tedesco Bavaria, secondo produttore al mondo di barche da diporto (il primo è il gruppo Bénéteau), con una capacità produttiva di 5.000 barche all'anno (attualmente ne sfornano 8 al giorno),

**Il cambiamento più significativo riguarda la firma che progetta l'architettura navale nel suo complesso: stiamo parlando del mitico studio Farr**

ha cambiato drasticamente l'impostazione progettuale di entrambe le linee, vela e motore. Il design è stato affidato alla BMW Designworks USA, uno studio multinazionale di proprietà della nota casa automobilistica bavarese che, per contratto, è impegnato nella ricerca e progettazione degli oggetti più disparati. Da qui il radicale cambiamento nello stile che, se da una parte appare imponente negli esterni e un po' piatto internamente, dall'altra ha fatto una notevole pulizia negli eccessivi segni, superfici, curve, e incastri che caratterizzavano i penultimi Bavaria, rendendo l'insieme più moderno e al passo con i tempi. Per le barche a vela, però, il cambiamento più significativo riguarda l'altra firma coinvolta,

che progetta l'architettura navale nel suo complesso: stiamo parlando del mitico studio Farr, da sempre garanzia di ottime prestazioni, famoso per le innumerevoli vittorie in regate internazionali ma ormai da anni impegnato nella progettazione di cruiser puri. Questa volta, però, hanno forse superato loro stessi, perché provando il 55, la sorella maggiore capostipite della famiglia, avevamo avuto sensazioni molto meno esaltanti. Nel box qui al lato Jim Schmicker, vice presidente della Farr Yacht Design, vi spiegherà i temi conduttori di questo progetto di successo. Resta però il fatto che le barche sono un grande mistero, alchimie di forme e numeri, per le quali non bisogna mai dare nulla per scontato.



La coperta del Bavaria 45 rappresenta un bell'esercizio di funzionalità, con numerosi dettagli di sostanza che ne aumentano l'efficienza

**I**l piano di coperta dimostra con quanta cura sia stato progettato questo family cruiser. Anche se non tutto è perfetto, rappresenta un compromesso in generale ben riuscito e ricco di particolari studiati con cura e coscienza.

Quando parliamo di compromesso, ci riferiamo ovviamente alla necessità di garantire altezze e volumi interni nonché alla limitazione di attrezzatura per non incidere troppo sui

costi. Ma vi basterà dare un'occhiata alle foto per rendervi conto di quanto sforzo sia stato fatto per dotare la barca di tutto quello che serve, senza per altro appesantire l'estetica. A cominciare dal pozzetto, dove le panche risultano comode anche per sdraiarsi, proseguendo con la tuga, molto larga ma sulla quale sono stati spostati elementi di attrezzatura (vedi le rotaie del genoa), fino alla prua, dove una generosa calavele e il musone doppio, allungato in un piccolo bompreso,

**Il vero colpo da maestro è la spiaggia di poppa che, di fatto, allunga il pozzetto di oltre un metro**

contribuiscono ad arricchire la funzionalità generale. Il vero colpo da maestro, però, lo troverete a poppa. Avete già capito di cosa stiamo parlando: della meravigliosa spiaggia apribile di serie con pistoni elettroidraulici, che, di fatto, allunga il pozzetto di oltre un metro. È talmente grande che, con un cuscino adatto, può fungere anche da prendisole a diretto contatto col mare. Non male anche la capienza dei volumi di stivaggio: se manca un vero vano dedicato all'au-



Il pozzetto è lungo, a poppa chiusa, circa 270 cm. Il grande tavolo centrale ha due vani per gli oggetti ma non è dotato di barra puntapiedi, né di tienibene longitudinali



La larghezza della tuga e la sartia diagonale bassa rendono difficoltoso il passaggio verso prua



A prua il musone doppio si allunga 60 cm oltre lo strallo per formare un pratico bompreso; il salpancore ha la campana di tonteggio



La grande tuga garantisce ottime altezze interne ma può risultare piuttosto imponente, tanto da rendere quasi obbligatorio l'acquisto del teak in coperta

tongonfiabile, avrete comunque due gavoni sotto le panche che la possono contenere (la misura dei portelli è studiata apposta) e un grande spazio ricavato nella zona di poppa, oltre alla già citata calavele a prua. Esteticamente la forma della tuga risulta pulita e lineare, ma il suo volume è comunque importante: consigliabile l'acquisto del ponte in teak opzionale per mitigarne un po' l'impatto. Tra le dotazioni obbligatorie non fornite di serie, il salpancore e la seconda coppia di winch sui paraonde, destinati allo spi ma utili anche per rinviarci le scotte genoa quando si naviga in equipaggio ridotto.



Con questa immagine potete capire fino in fondo la comodità della spiaggia di poppa: non solo è grande, ma anche apribile senza smontare nulla e raggiungibile tramite due ampi gradini. Per abbassarla completamente ci vogliono 30 secondi



La scotta di randa sdoppiata può sembrare una complicazione, ma offre numerosi vantaggi: anche senza il trasto si può tenere la randa in centro e, alle portanti, si evita che il boma sbatta sulle sartie in caso di strambata involontaria



Anche se meglio che sul 55, la soluzione di nascondere comandi e acceleratore sotto una tavoletta apribile continua a non convincerci completamente, perché impedisce di stare seduti sul lato della timoneria quando si naviga a motore



Il portello di apertura dei gavoni misura 86x40 cm, abbastanza (ci hanno garantito) per stivare una zattera da 8 persone. Mancano però i pistoni per tenerlo aperto, rendendo obbligatorio, data la scarsa inclinazione, l'uso del gancetto



La calavele di prua è ampia e ben organizzata. La scaletta, però, ne limita un po' la capienza



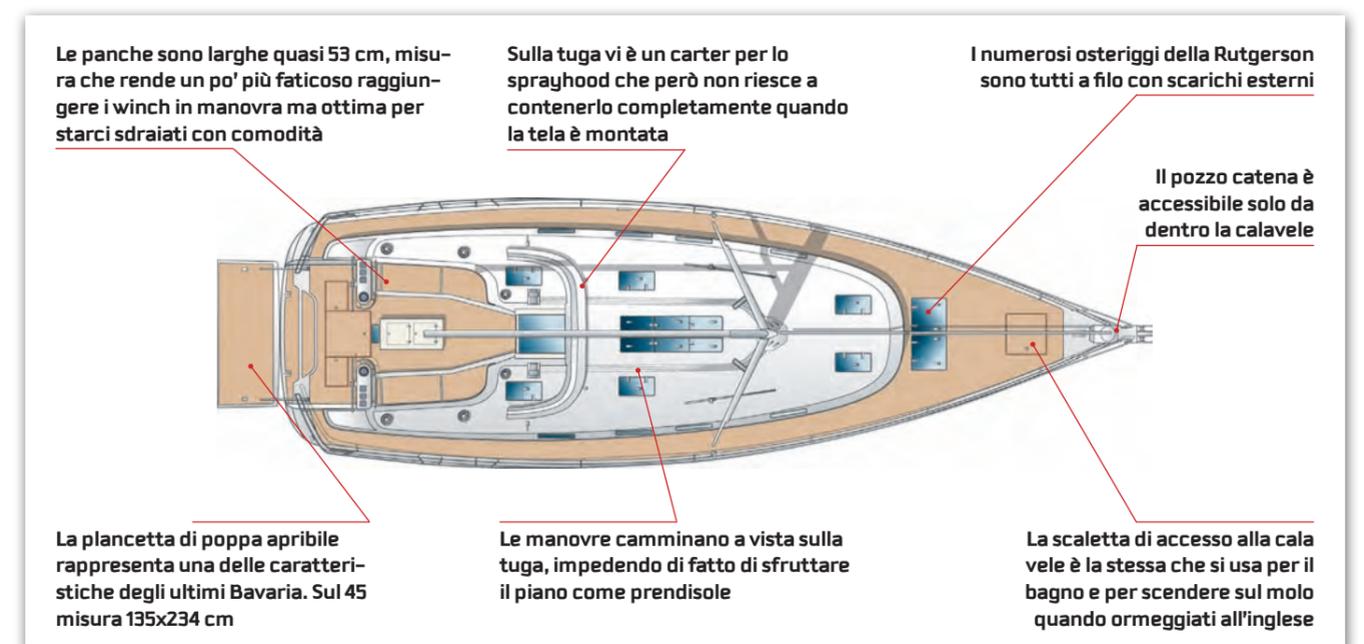
Il plotter è ribaltabile dentro un vano del tavolo. Quando in uso, però, risulta troppo scoperto e vulnerabile



Tra i tanti dettagli di pregio i puntapiedi a pedana, sotto i quali si celano i bocchettoni di imbarco liquidi



Il vano di poppa, accessibile da questo grande portello, è ampio abbastanza da accogliere un tender arrotolato



La lunghezza complessiva del quadrato è di 390 cm. Buona la fruibilità a barca sbandata, con numerosi tien-tibene distribuiti nelle corrette posizioni



In cucina, lunga 265 cm, troverete buoni spazi di stivaggio e abbondanti aree libere per lavorare



Il carteggio guarda a poppa e dispone di ampio spazio per l'elettronica. Scarsa la profondità del vano per le carte

**Per far sì che tutto funzionasse, i progettisti hanno dovuto lavorare dettagliatamente sulla distribuzione degli spazi**

**P**er le disposizioni interne sono state fatte scelte ben precise: dotare la barca di tre bagni (una vera rarità in queste dimensioni) e limitare al massimo le varianti di lay-out. Quest'ultimo aspetto fa parte di una filosofia ben precisa di Bavaria: la standardizzazione è un obbligo per mantenere il prezzo competitivo senza scendere con la qualità. In ogni caso, però, hanno brillantemente risolto la possibilità di offrire due versioni ben distinte, variando l'organizzazione della prua: grande armatoriale o, complici anche le forme piene dello scafo, due cabine gemelle ricavate, tra l'altro, con un kit che può essere facilmente smontato, ripristinando

la cabina unica. Per far sì che tutto funzionasse, i progettisti hanno dovuto lavorare dettagliatamente sulla distribuzione degli spazi. In particolare i bagni sono organizzati in modo geniale: tre ambienti separati e indipendenti più un quarto vano totalmente adibito a box doccia.

Nel caso della tre cabine l'armatore dispone di una vera e propria suite, con tanto di disimpegno e due ambienti separati per i servizi, mentre nella versione per il charter tutti gli ospiti possono fare la doccia nel box, lasciando liberi e asciutti i bagni veri e propri. Il prezzo da pagare è una certa compressione della dinette, dove alle otto possibili sedute non corrisponde altrettanto spazio sul tavolo, utile per sei. Lo stile degli arredi può risultare

un po' piatto e impersonale, anche se decisamente più pulito che in passato. Nonostante i numerosi punti luce gli ambienti risultano poco luminosi, ma si può scegliere un plexiglass più chiaro per le parti trasparenti.



Forse l'unica zona un po' sacrificata degli interni, la dinette ha un tavolo per sei e condivide la seduta di poppa, parzialmente senza schienale, con il carteggio



La versione tre cabine offre un'armatoriale faraonica, lunga nel complesso 360 cm. Lo spazio è tale che, con un kit smontabile, può essere armata una paratia di spina che la divide in due ambienti comunque ben vivibili, serviti dal disimpegno di poppa



Ben sfruttabili anche le cabine di poppa, con calpestio di 110x94 cm completamente libero dal pozzetto. I letti hanno forma regolare, mentre gli armadi sono un po' sacrificati



Il bagno a prua è compatto ma ha forme regolari. Il box doccia da 70x80 cm è completo di seduta



Comodi e ben disegnati i bagni a poppa, dotabili di doccia (opt.)



Il vano motore è arioso e ben ispezionabile. A rischio la posizione della batteria, subito sotto la zona delle pompe



Nella armatoriale ci sono varie soluzioni per lo stivaggio, dall'armadio sulla paratia di prua ai vani sotto al letto



La scala di ingresso è ben disegnata, con gradini dotati di antiscivolo. Potrebbero però impigliarsi le cime



L'apertura del frigo verticale è correttamente orientata per baglio

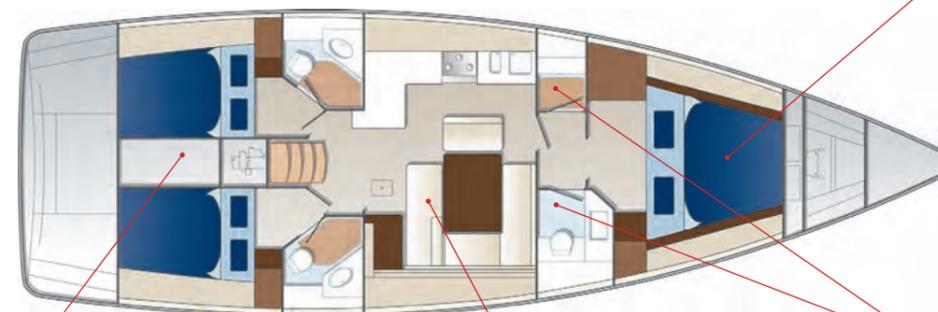


Numerosi i volumi di stivaggio in cucina, mentre risulta un po' infelice la posizione del microonde



Per le essenze interne ci sono varie possibilità: di serie il mogano, in opzione il noce o (nella foto) il rovere con paiolato scuro a contrasto

Il letto armatoriale, lungo 2 metri e largo tra i 127 e i 171 cm, è un matrimoniale in piena regola. L'altezza dal paiolo è di 54 cm



In generale, negli interni i vani per lo stivaggio sono numerosi ma spesso poco capienti

Le cabine di poppa gemelle sono separate da un ampio tunnel dedicato all'impiantistica (ci entra il generatore). Peccato non sfruttarlo anche come spazio di stivaggio

Le sedute della dinette non sono comode: lo schienale è piuttosto verticale e, in una porzione della panca di poppa (76 cm), completamente assente

Il bagno armatoriale è diviso in due ambienti separati, con locale servizi a dritta e box doccia sulla sinistra, perfetto anche per riporre cerate bagnate

**T**utto quanto detto finora dipinge già una buona barca. Ma le barche devono navigare, e in questo i Bavaria del passato non hanno mai dato grandi soddisfazioni. La nostra prova, invece, ha fornito risultati sorprendenti, molto lontani da quanto ci aspettavamo. Dobbiamo però dirvi subito una cosa: le condizioni incontrate - vento dai 6 ai 12 nodi reali e, soprattutto, mare calmo - non fanno luce su quello che, secondo noi, è il comportamento più a rischio, ovvero con onda formata in prua (se verrà nominata al concorso EYotY di quest'anno speriamo di levarci anche questo dubbio). Però nelle tipiche condizioni nostrane, il nuovo 45 tedesco ci ha stupiti sul serio. Non tanto per le velocità, comunque buone se pensate che, con un reale intorno ai 9-10 nodi, abbiamo bolinato prossimi ai 7 e, con il gennaker, ci siamo attestati sopra gli 8 con punta massima di 8,5; ma sono le sensazioni ad averci sorpreso. Infatti riteniamo che, su una barca a vela da passeggio, il quarto di nodo in più abbia poco significato, considerando che comunque si va lentissimi se paragonati ai mezzi terrestri o aerei; quello che conta è la sensazione che comunica il timone, le reazioni sulle raffiche, la possibilità di seguire i bizzarri salti del vento sfruttando al massimo le vele. Beh, tutto ciò, per i Bavaria, è sempre stato un linguaggio alieno. Almeno finora: perché questo imponente, mastodontico, voluminoso scafo si trasforma, sotto tela, in qualcosa di vivo, sensibile e reattivo alle due pale del timone. Si gioca tra le onde al limite dell'orecchia sul gennaker, percependo la buona propensione alla planata. Anche in bolina al timone ci si diverte: se poi porterete le scotte del genoa sui winch di poppa, sarete anche in grado di virare da soli. Teme il vento sotto i 7 di reale, perché il genoa non sovrapposto dà poca potenza in virata. Però, allo stesso tempo, con le rotaie sulla tuga si ottengono angoli impensabili per i vecchi Bavaria. Ecco a cosa serve coinvolgere progettisti come Farr: si ottengono risultati insospettabili da scafi apparentemente senza speranza, e questo è confermato anche dall'assetto longitudinale, sempre ben bilanciato, e dalla scarsa propensione al beccheggio (avevamo però i serbatoi vuoti). Al timone si sta bene in piedi, grazie anche ai fantastici puntapiedi a pedana che danno grande stabilità; un po' meno comode le sedute, disturbate dal paterazzo sdoppiato e dal bordo tagliente della tavoletta di legno. Niente male anche le prestazioni a motore, 8 nodi in crociera (con il 75 hp opzionale) e più che buona la manovrabilità, considerando anche la doppia pala.



**Scheda tecnica**

progetto	Farr YD/BMW DW
lunghezza scafo	13,60 m
lunghezza gall.	12,74 m
larghezza	4,35 m
immersione	1,80-2,16 m
dislocamento	12.000 kg
zavorra	3.490 kg
sup. vel. (genoa 110%)	107 mq
motore Volvo (saildrive)	55 hp
serbatoio nafta	210 l
serbatoio acqua	360 l

**Dotazioni std**

Albero 9/10 in alluminio, 2 crocette acquaretate; sartie in spiroidale; avvolgifiocco manuale Selden 300s; randa e genoa in dacron; 2 winch primari Lewmar 54, 2 winch drizze Lewmar 46, 8 stopper Spinlock XTS; paterazzo regolabile manuale; ruote timone ø 90 cm; pozzetto rivestito in teak; tavolo pozzetto in teak; portellone di poppa apribile con pistoni idraulici; osteriggi flush (10) + oblò apribili (10) Rutger-son; batterie 12 v 1x motore + 1x servizi; frigorifero 110 l + frigo a pozzetto.

**Prezzo 145.500**

**Optional**

bow-thruster elettrico	5.305
ponte in teak	11.870
sprayhood	1.900
bimini	2.570
salpancore con campana	1.960
vang rigido a gas	1.640
winch spi 2x54	1.450
doccia nei bagni poppa	1.360
legno interno non std.	1.390
due cabine a prua	2.530
boiler acqua calda 20 l	1.250
seconda batteria servizi	395
imp. 220 + caricabatt. 45 Ah 360	
motore Volvo 72 hp	4.530
riscaldamento 5,5 kw	3.160

Prezzi in euro, Iva esclusa, f.co cantiere



Su farevela.net il video della nostra visita a bordo del Bavaria 45. Leggete nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code <http://tinyurl.com/37bq45c>

**La costruzione**

**Scafo e coperta:** fondo in pieno, murate e coperta in sandwich di vetro con anima in pvc espanso; resina poliesteri, strato esterno vinilesteri; laminazione a mano.  
**Strutture:** longheroni e madieri controstampati e resinati allo scafo; parte alta e alle estremità in elementi tradizionali in legno resinati a scafo; coperta irrigidita con 8 madieri.  
**Bulbo e timoni:** bulbo in ghisa, timonerie cardaniche indipendenti, collegate con barra smontabile.  
**Nota:** è evidente il miglioramento in ogni aspetto, dalla distribuzione alle finiture. Qualche pecca nelle giunzioni dei mobili o nelle verniciature, ma nel complesso lo sforzo si vede.



Le lante, attaccate esterne sulle murate, scaricano su questi rinforzi resinati allo scafo



La struttura è controstampata e completamente fazzolettata allo scafo. Nella zona del bulbo è profonda ben 34 cm



Le finiture denotano qualche caduta di stile, come il sigillante nero lungo il piano della cucina



Ci convince poco, specie per la durata, il meccanismo di spostamento dello schienale per il carteggio

**Dedicato a...**

Non c'è dubbio che i Bavaria siano tra le barche più convenienti, e questa nuova serie non si smentisce; rispetto al passato, però, tanta cura in più nei dettagli, specie quelli che ne aumentano la funzionalità. Un bello sforzo del cantiere, fatto senza aumentare i prezzi, che sicuramente verrà premiato dal mercato.

panche pozzetto	186x53 cm	carteggio	60x83 cm
spazio panche	87÷132 cm	letto prua	200x171÷127 cm
tavolo pozzetto	106x108 cm	letti poppa	200x150÷120 cm
plancia poppa	135x234 cm	altezza quadrato	200 cm
passavanti	36÷46÷39 cm	altezza cab prua	195 cm
tavolo quadrato	87x106 cm	altezza cab ospiti	202 cm

**I concorrenti**

modello	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Dufour 455 GL	13,45	4,30	10.420	96,20	197.641
Sun Odyssey 44i	13,75	4,37	9.900	100,60	167.200
Oceanis 46	14,30	4,31	11.500	108,00	174.900

**GoldSail**  
 nord Adriatico, centro-sud Tirreno.  
 Via Monte Ortigara, 1/A  
 33054 Lignano Sabbiadoro (UD)  
 Tel. 0431 720717  
 www.goldsail.it

**Albatros**  
 centro-sud Adriatico, nord Tirreno.  
 Via Ortigara, 63  
 47921 Rimini  
 Tel. 0541 709067  
 www.albatrosrimini.it

**Linea estetica.** Ingombrante e voluminosa, anche se più pulita e lineare rispetto al passato.  
**Scafo e appendici.** Carena dai grandi volumi ma performante, curata dallo studio Farr.  
**Piano velico.** Equilibrato, con lande a murata e fiocco a scarsa sovrapposizione.  
**Coperta.** Buon compromesso tra vivibilità e funzionalità a vela, con elementi ben studiati.  
**Pozzetto.** Tradizionale ma ben dimensionato, panche comode; bellissima la plancetta a poppa.  
**Gavoni.** Buona dotazione, con calavele a prua e ben tre ampi vani in pozzetto.  
**Quadrato.** Grande in generale ma la dinette risulta sacrificata; da migliorare la luminosità.  
**Cucina.** Grandi spazi e due frigoriferi; manca un bordo di contenimento sul piano.  
**Carteggio.** Sfrutta per la seduta il divano della dinette e per l'elettronica la parete del bagno.  
**Cabine.** Faraonica l'armatoriale, più che buone le ospiti; stivaggio non sempre adeguato.  
**Bagni.** Divisione furba in tre ambienti più doccia separata: difficile fare meglio su un 45.  
**Impianti.** Basici, bisogna attingere dal listino optional, peraltro ricco, per completarli.  
**Stivaggio.** I volumi sono tanti, compresi alcuni cassetti, ma in media hanno poca capienza.  
**Costruzione.** Più curata che in passato, con elementi, come alcuni arredi, fascettati a scafo.  
**Finiture.** Anche qui maggior cura, anche se non mancano sbavature in vari dettagli.  
**Dotazioni std.** C'è la base ma sicuramente non basta per navigare; optional non esosi.  
**Prezzo.** Senza dubbio il migliore della categoria, anche alla luce della qualità generale.  
**A vela.** Veloce il giusto, reattiva, divertente; ma non l'abbiamo provata con mare in prua.  
**A motore.** Buone velocità e manovrabilità, probabilmente non necessario il 75 hp optional.