

# Bavaria 38 Cruiser



Bavaria Yachtbau

Le chantier Bavaria n'a certainement pas réinventé pas la roue avec sa gamme Cruiser, mais il continue de livrer la marchandise avec une constance toute germanique. La plus grande usine de fabrication de bateaux de plaisance dans le monde propose à sa clientèle une qualité de construction que bien peu de chantiers spécialisés dans la grande série sont en mesure de concurrencer. Post-cuisson des coques après lamination de la résine, étraves solidifiées avec des tissus de kevlar, varangues renforcées par une structure en acier sur laquelle sont repris les tirants des cadènes, la solidité et la rigidité de la structure des Bavaria est incontestablement le point fort de la maison et celui sur lequel elle a pris le plus d'avance sur ses concurrents.

Comme les autres unités de la gamme Cruiser, le Bavaria 38 n'annonce aucune révolution au chapitre des lignes générales de la coque ou des plans d'aménagement intérieur. Bavaria a jusqu'à présent fait le choix d'un certain classicisme et résolument laissé de côté le design parfois très innovateur que l'on voit poindre depuis

quelque temps dans les salons nautiques. Un classicisme qui est finalement loin d'être un défaut, dans la mesure où beaucoup de plaisanciers apprécieront par exemple de retrouver une vraie table de navigation aux dimensions généreuses dans ce croiseur de 38 pieds, à l'heure où de nombreux chantiers semblent avoir décidé de bannir les tables à carte pour les transformer en mini-comptoirs pour prendre l'apéro.

Rendez-vous à Plattsburgh en septembre dernier avec Marc Perron, le distributeur québécois de Bavaria, pour tirer quelques

bords sur une unité récemment livrée sur le lac Champlain. Difficile de tirer des conclusions quant aux performances sous voiles avec un vent oscillant entre 4 et 6 nœuds. On sent que le bateau voudrait bien démarrer et il communique des sensations agréables, mais on n'en saura pas plus aujourd'hui. Un bon point néanmoins pour le jeu de voiles Elvstrom offshore (en option), un taffetas mylar/dacron de qualité nettement supérieure aux habituelles voiles de série.

On relève à la fois des points forts et des point faibles quant à la facilité de manœuvre et de mouvement dans le cockpit. Le plancher surélevé du cockpit confère une bonne position pour manipuler les winchs de drisse sur le sommet du rouf. Le circuit de l'écoute de grand-voile, de type *German mainsheet system*, fait un emprunt aux voiliers de course. L'écoute est renvoyée sous le vit-de-mulet avant de revenir sur un winch de chaque côté du cockpit. Pratique pour régler la grand-voile en minimisant les déplacements, d'autant plus



Michele Sacco

Un carré chaleureux et surtout très lumineux.



Michele Sacco



Michele Sacco

La très spacieuse cabine de propriétaire à l'avant.

Les supports des banquettes montés sur charnières et dotés de trous d'aération. Pratique pour accéder aux réserves et bien pensé pour la ventilation.

que les winchs sont à portée de main du barreur. La manœuvre de l'écoute de génois est plus laborieuse dans la mesure où il faut se pencher par-dessus l'hiloire pour border d'une part et que les winchs sont un peu sous-dimensionnés d'autre part (un défaut récurrent sur bon nombre de voiliers de série). Le barreur est un peu coincé derrière la console de barre et il faut enjamber la banquette du cockpit pour circuler vers l'avant. En revanche, le panneau basculant qui s'ouvre dans le tableau arrière pour se transformer en marche-pied et plate-forme de débarquement s'avère particulièrement pratique et fonctionnel. Deux vérins à commande électrique font basculer le panneau en quelques secondes;

notez que ce dispositif électrique est devenu une option en 2009, un palan équipera les versions standard.

L'inventaire de l'accastillage et du grément confirme les bons choix d'équipements que fait généralement le chantier Bavaria. Le palan de pataras en cascade (24 pour 1) permet de raidir suffisamment l'étai pour en résorber la flèche dans la brise et absorber du même coup le creux de la grand-voile. On n'a pas lésiné non plus sur la qualité du mât Selden (qui remplace avantageusement les produits Isomat), ni sur le diamètre des haubans qui inspire confiance. Seul bémol, les taquets coinçeurs trop faibles de la barre d'écoute Rutgerson qui mériteraient d'être remplacés par un produit plus convaincant.

Cette carène volumineuse offre évidemment un espace habitable conséquent. Les bateaux modernes ont beau nous avoir habitués depuis belle lurette à la maximisation de la surface habitable, on reste surpris par les généreuses proportions de la cabine

avant qui offre un important volume de rangement: deux grands tiroirs sous la couchette, deux penderies à l'entrée de la cabine et une série d'équipets qui courent au niveau du livet. Il est vrai que dans la version trois couchettes, on a installé le cabinet de toilette dans la cabine avant, ce qui explique l'espace ainsi libéré dans le modèle deux couchettes.

Le carré présente une configuration tout à fait habituelle et une atmosphère chaleureuse; le choix de la sellerie et les tons de l'ébénisterie en font un espace de vie agréable. Les deux très grands hublots (1 m de longueur au moins) ouvrant sur les parois du rouf dans le carré procurent en outre



Michele Sacco

La bôme Selden intègre un système de prise de ris avec une bosse en continu pour l'amure et l'écoute. L'écoute de grand-voile circule sur la poulie au premier plan.



Michele Sacco

Deux vérins électriques logés de part et d'autre sur le plancher du cockpit permettent d'abaisser le tableau arrière pour le transformer en plate-forme.



Michele Sacco

Le tirant des cadènes latérales est solidaire d'une structure en acier qui ceinture toute la coque du bateau, du pont jusqu'aux varangues: du costaud.



beaucoup de luminosité. Souci du détail qui confirme le sens pratique du chantier, les panneaux de bois sous les banquettes sont articulés sur des charnières et percés d'orifices afin de favoriser la ventilation.

La grande cuisine en L offre un fort volume de stockage ainsi qu'un bon plan de travail. Rien de révolutionnaire là non plus, mais on n'a pas chipoté sur le nombre de placards, tiroirs et équipets qui en font un coin cuisine tout à fait fonctionnel et bien organisé. L'unité mise à notre disposition était un modèle à deux cabines où la partie tribord est occupée par le cabinet de toilette et un très grand coffre de rangement. La cabine arrière occupe donc les deux tiers de la largeur du bateau dans cette configuration et se révèle elle aussi particulièrement spacieuse. La hauteur disponible au-dessus de la couchette procure un agréable sentiment d'espace et permet de respirer à l'aise.

Pragmatique et fonctionnel, le Bavaria 38 se qualifie bien pour les programmes de croisière au long cours, la qualité de mise en

œuvre de sa structure étant sûrement le meilleur gage de sécurité que son équipage puisse en attendre.

### Bavaria 38 Cruiser



Longueur de la coque: 11,45 m  
 Longueur à la flottaison: 9,90 m  
 Largeur: 3,90 m  
 Tirant d'eau: 1,95 m ou 1,60 m selon les versions  
 Déplacement: 7 200 kg  
 Lest: 2 100 kg  
 Surface de voile au près: 69 m<sup>2</sup>  
 Carburant: 150 l  
 Eau: 210 l  
 Motorisation: Volvo Saildrive 27 CV  
 Prix: 187 700 \$ CA livré au lac Champlain, préparation en sus

# DIFFICILE DE BATTRE UN BAVARIA

34 | 38 | 43  
 EN STOCK LES NOUVEAUX

Importé d'Allemagne | Construction et Équipement Supérieurs | Meilleur Rapport Qualité/Prix



CRUISER 31 | 34 | 35 | 38 | 40 | 43 | 47 | 51 VISION 40 | 44 | 50



TÉL.: (514) 941-8284 | 1 888 549-8286  
 951 RUE PRINCIPALE, ST-PAUL-DE-ÎLE-AUX-NOIX, QC  
 WWW.BAVARIA-YACHTS.COM

