



Le Bavaria 42 Cruiser Amyrick devant Isle La Motte.

Sorti du chantier allemand en 2004, le Bavaria 42 Cruiser a trouvé quelques acquéreurs sur le lac Champlain et une nouvelle unité sera livrée sur le fleuve Saint-Laurent au printemps 2008. Changement notable par rapport aux modèles essayés précédemment, le 42 Cruiser est doté de deux barres à roue. Une configuration qui réussit bien à un voilier de cette taille en facilitant la circulation dans le cockpit.

Le lac Champlain nous offre des conditions de navigation idéales pour un galop d'essai en ce début septembre avec 15 nœuds de vent réel. Premier bon point, le chantier propose, en option, un jeu de voiles Elvstrom (composite mylar/dacron) d'excellente qualité qui permet de véritablement tirer profit du potentiel du bateau. La grand-voile lattée montée sur des coulisseaux dotés de roulettes se hisse et s'affale très facilement. De manière générale, l'accastillage et le gréement permettent un bon contrôle du plan de voilure et se montrent adaptés aux exigences de la croisière hauturière. La bôme est équipée d'un système de prise de ris automatique à palan continu qui fonc-

tionne bien, un vérin à manivelle permet d'étaquer convenablement le pataras et le gréement Selden, au 9/10<sup>e</sup> avec barres de flèches poussantes, inspire la confiance. Le propriétaire, qui se prépare pour une navigation familiale au long cours, a eu la bonne idée de faire installer un étai largable pour gréer un foc de brise. Un ensemble cohérent et sérieux, mis à part la barre d'écoute de grand-voile dont le chariot est contrôlé par un palan difficile à manipuler quand le vent monte. Une économie de bouts de chandelles qui détonne avec le reste des équipements.

Bon marcheur, ce 42 Cruiser? On répond par l'affirmative. Au près serré, nous atteignons 6,7 nœuds; avec un peu plus de connaissance de l'embarcation, j'ai l'impression que nous aurions pu accrocher les 7 nœuds, il est vrai que nous gitons un peu trop avec toute la toile en l'air. Le bateau accélère franchement dès que nous abattons au petit largue et grimpe volontiers à 8 nœuds. La mèche de safran, montée sur des roulements auto-alignants, communique ce qu'il faut de sensations pour ne pas s'en-

nuyer à la barre. En résumé, un comportement sain et sans surprise d'un honnête bateau de croisière.

La position du barreur au vent est satisfaisante, on voit bien les penons du génois et on trouve un cale-pied qui procure le support nécessaire à la gîte. L'ajout du bimini sur l'unité essayée gênait en revanche la visibilité sur la partie supérieure du triangle avant. Petit défaut agaçant, la commande du moteur à tribord est inconfortable à la voile, elle empêche de s'installer confortablement sur l'hiloire. Le concessionnaire a par contre rajouté une console pour loger l'électronique au-dessus de la table du cockpit. L'écran multifonction Raymarine E 80 permet au barreur de surveiller toutes ses données de navigation de manière très commode; il s'agit d'une excellente idée, très pratique à l'usage.

La table de cockpit, avec ses battants rabattables en teck, se révèle très fonctionnelle. Elle ne gêne pas la circulation en navigation et procure en outre deux bonnes prises pour se cramponner. On trouve aussi des mains courantes de chaque côté de

l'orifice de la descente. La circulation vers la jupe se fait sans difficulté, dommage toutefois que celle-ci ne comporte pas de logement pour le radeau de survie.

En regagnant notre ponton au moteur, j'ai pu apprécier le fonctionnement très doux du moteur Volvo, particulièrement silencieux et transmettant très peu de vibrations. Avec une hélice Max Prop à trois pales, il nous propulse à 8,2 nœuds à 3 000 tours.

Une fois à l'intérieur, je peux d'ailleurs constater l'excellente accessibilité du compartiment moteur qui s'ouvre sur 3 faces. Grâce à la transmission Saildrive, la mécanique occupe bien peu d'espace; notons que sur ces nouveaux modèles de transmissions, le changement d'huile se fait maintenant depuis l'intérieur. L'alternateur de 100 A (en série) alimente une solide banque de batteries de plus de 500 A, optimisée pour les besoins spécifiques du propriétaire qui recherchait une grande autonomie énergétique. Ce dernier me confie avoir choisi Bavaria en raison des qualités structurelles obtenues grâce à la polymérisation à chaud. La post-cuisson de la coque après le laminage des tissus confère effectivement une rigidité et une solidité accrues, un des points forts du chantier allemand qui a lourdement investi dans un outillage dernier cri.

Bavaria a effectivement le mérite de traiter certains détails avec beaucoup de pré-

caution. Comme les panneaux de bois supportant les couchettes, percés d'orifices pour faciliter l'aération dans les coffres, les planchers dont la face postérieure est recouverte de formica pour résister à l'humidité, ou encore le chargeur de batteries capable de fonctionner aussi bien en 110 V qu'en 220 V. De petits détails certes, mais qui donnent confiance et renforcent la crédibilité du chantier.

Large et doté d'un franc-bord important, le Bavaria 42 Cruiser a du volume à revendre et offre une forte capacité de stockage. La vaste zone de servitude qui se trouve à l'arrière du cockpit et dans la jupe en donne un bon exemple. Le propriétaire y a d'ailleurs installé des anneaux de fixation pour l'utiliser comme espace de rangement supplémentaire.

Les deux cabines arrière, tout à fait symétriques, proposent des couchettes très spacieuses, dotés d'un bon dégagement jusqu'au plafond et de suffisamment de mobilier de rangement.

Les boiseries de couleur claire ainsi que les nombreux capots et hublots (sur le pont en avant du mât, le rouf et la muraille de la coque) procurent beaucoup de luminosité. Signalons également au passage la belle qualité de la menuiserie de l'ensemble des portes réalisées en acajou massif. La table à carte à tribord offre un véritable coin naviga-



On remarque l'importante longueur à la flottaison du 42 Cruiser. Le rouf en sifflet et les hublots insérés dans la coque rendent les lignes plus fluides et font oublier l'importance du franc-bord.

Si vous possédez  
une de ces cartes...



...Et bien, vous  
devriez plutôt  
vous procurer une  
de celles-ci!



Rejoignez les milliers de membres du Club C-Map qui profitent déjà d'avantages exclusifs incluant des mises à jour cartographiques gratuites, des programmes de rabais et bien d'autres privilèges.

**JEPPESSEN**  
Marine

Pour plus d'information, appelez  
1.877.CMAPCLUB (262.7258)

Jeppesen est une filiale de Boeing

JEPPESSEN'S LIGHT MARINE DIVISION  
EST FIÈRE DE REPRÉSENTER LES  
MARQUES NOBELTEC ET C-MAP

[www.c-map.com](http://www.c-map.com)

tion offrant une bonne surface de travail ainsi qu'une console pour encastrer l'électronique, une solution appliquée sur tous les Bavarias.

On a choisi d'installer la cuisine à bâbord dans le sens de la longueur face au carré. Celle-ci offre toutes les commodités et un bon volume de rangement. Un bon point pour les mains courantes sur le comptoir et au plafond qui permettent de trouver un appui par mer agitée. Le dossier de la banquette qui fait face au comptoir pivote pour donner accès à un grand coffre où l'on peut stocker un bon volume de matériel ou de vivres.

La cabine propriétaire se trouve à l'avant avec une salle de bains privée. La grande couchette double s'appuie sur la

coque, ce qui permet de dormir à la gîte. On trouve un très grand coffre de rangement sous cette couchette; il ne manque décidément pas d'espace de stockage dans ce bateau. On retrouve d'ailleurs, comme dans toute la gamme Cruiser, une série d'équipets à la hauteur du livet qui courent de l'avant à l'arrière du bateau. Standardisation oblige, ils sont tous de même dimension et s'avèrent bien pratiques.

Rationnel, pratique, construit avec soin, le 42 Cruiser propose un bel espace de vie pour la croisière au long cours et fait preuve de qualités nautiques tout à fait satisfaisantes. Un bon numéro qui mérite l'attention de la clientèle à la recherche d'une unité confortable de 40 pieds et plus.

## Bavaria 42 Cruiser

Longueur de la coque: 12,82 m  
 Longueur à la flottaison: 11,40 m  
 Maître bau: 3,99 m  
 Tirant d'eau : 1,80 m  
 Déplacement: 9 200 kg  
 Lest: 3 000 kg  
 Motorisation: Volvo Saildrive 53 CV  
 Matériau: Sandwich verre/vynilester/divinicell/kevlar  
 Réservoir d'eau: 360 l  
 Réservoir de carburant: 210 l  
 Surface de voilure au près: 93 m<sup>2</sup>  
 Prix livré au Québec: 233 000 \$  
 Distribué au Québec par  
 Le Centre du Navigateur  
[www.centredunavigateur.com](http://www.centredunavigateur.com)



Une bonne ergonomie dans le cockpit. Le plateau en teck rabattable de la table se révèle très pratique. Notez la console surélevée qui supporte l'écran E 80.

Un seul cordage en continu suffit pour prendre un ris. Le système fonctionne bien mais n'est prévu que pour deux bosses de ris.



Un grand carré convivial et lumineux grâce aux nombreuses ouvertures sur le sommet du roof. À gauche de l'image, le dossier de la banquette se rabat pour donner accès à un coffre.



**Yacht-Club Royal Saint-Laurent**  
*au service des plaisanciers depuis 1888*

**Une escale accueillante**  
**sur le Lac Saint-Louis, à Dorval,**  
**à 15 km du centre-ville de Montréal**

*Croisiéristes et nouveaux membres bienvenus*



- Vaste port abrité
- Quai de visiteurs
- Tous les services
- Essence et diesel
- Grue mobile (35 t)
- Treuil de démantage
- Entreposage d'hiver

- «Clubhouse» moderne
- Salle à manger et bar
- Pelouse ombragée
- Piscine chauffée
- Casse-croûte
- Tennis
- École de voile



*Ententes de réciprocité*

1350, Chemin Bord-du-Lac, Dorval, Qc, H9S 2E3  
 Tél.: 514-631-2720 • Fax: 514-631-2725 • [www.rstlyc.qc.ca](http://www.rstlyc.qc.ca)



Une vraie table à carte et non une table de cocktail. On peut y déplier une carte de papier et installer des répéteurs sur la console.



Le comptoir dispose d'un bon plan de travail et l'on peut toujours se caler contre la banquette à la gîte.

Le bonheur du mécanicien, un bloc moteur accessible sur 3 faces sans avoir à se contorsionner. Franchement pratique.



Notez la série d'équipets qui ceinturent la cabine juste sous la liaison coque pont. Le grand lit double permet de se caler contre la muraille à la gîte.



Large, disposant d'une penderie et de plusieurs équipets, la cabine arrière permet à un couple de vivre confortablement.

**TOUT POUR LES BATEAUX**

  
**CENTRE DU NAVIGATEUR**  
**Marc Perron**

[www.centredunavigateur.com](http://www.centredunavigateur.com)

  
**VOILIERS BAVARIA**

**PNEUMATIQUES**  
**BRIG**

2781, Rang St-Martin, Chicoutimi (Québec) G7H 6Z6

Tél.: (888) 549-8286