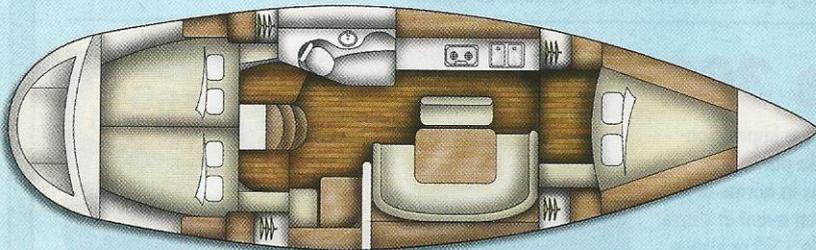


Bavaria 38

Bon rapport qualité-prix

Après le Bavaria 36, voici son frère aîné, le 38. Présenté en trois cabines et un cabinet de toilette, il affiche les mêmes atouts que le 36. A commencer par son tarif très alléchant : 108 000 € pour 11,83 m. Au vu de l'équipement proposé en série et de la qualité de construction, on peut considérer qu'il s'agit d'un très bon rapport qualité-prix.



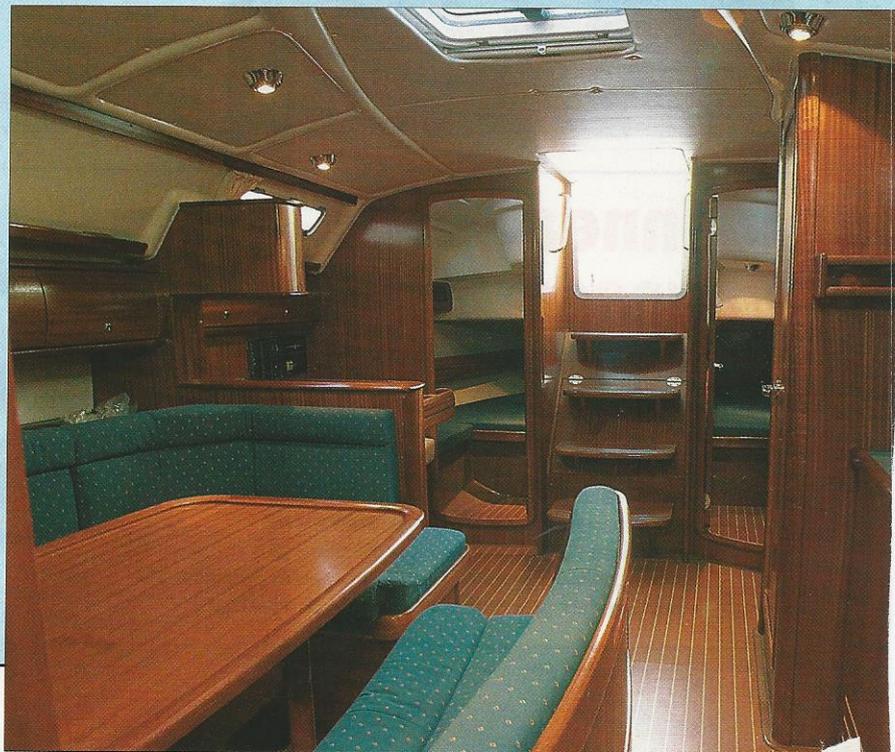
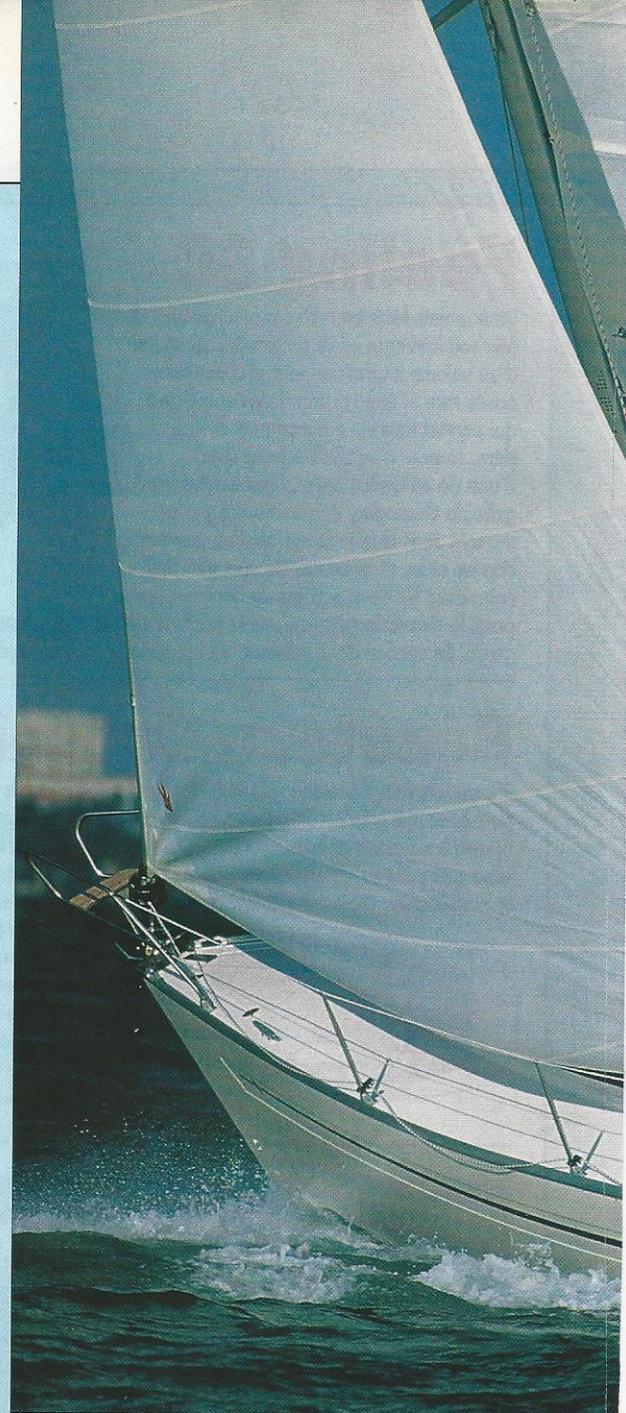
Bien sûr, il n'y pas de quoi tomber amoureux. Ce n'est pas qu'elle soit disgracieuse cette coque rondouillarde soulignée de deux liserés bleus façon Swan ; mais comme tous les autres modèles de la gamme, le Bavaria 38 se signale au premier abord par une personnalité un peu terne. Voilà un défaut qui est loin d'être réhibittoire, et les clients de Bavaria, de plus en plus nombreux, l'ont fort bien compris. Livrons-nous simplement à une petite comparaison toute simple.

Fraiseuse à 32 têtes...

Un Océanis 393 coûte 135 000 €, un Gib'Sea 41 139 000 €, un Sun Odyssey 40 145 000 €, un Feeling 39 149 000 € ; notre Bavaria 38, qui est un véritable 38 pieds avec ses 11,91 mètres de longueur de coque, est quant à lui vendu au prix quelque peu indécent de 108 291 €, soit environ 30 000 € ou 20 % de moins que ses concurrents directs. Cherchez l'erreur... En fait, le chantier allemand a tout simplement pris quelques longueurs

d'avance en terme d'automatisation et donc de productivité. Perdues au cœur de la campagne bavaroise, à plus de 400 kilomètres de la mer du Nord, les usines Bavaria abritent une impressionnante armada de robots dont certains constituent des pièces uniques – telle cette fraiseuse à 32 têtes mise au point il y a deux ans qui, après avoir positionné les ponts par rayon laser, y effectue toutes les découpes nécessaires (pour l'accastillage, les panneaux de pont et les coffres) en une heure trente ! Impression de déjà vu mise à part – les Bavaria se suivent et décidément se ressemblent – le premier contact avec ce volumineux croiseur est plutôt positif : on circule très bien sur un pont dégagé qui présente de larges surfaces planes. A l'intérieur, si la décoration est triste (avec des menuiseries très sombres, en acajou) et les meubles standardisés (productivité oblige, les équipets ou les portes sont exactement les mêmes sur le Bavaria 32 et sur le Bavaria 50), la disposition ne manque pas de cohérence. L'unique cabinet de toilette est suffisamment

vaste – une fois n'est pas coutume – pour que l'on puisse sérieusement envisager de s'y doucher (à condition que l'on se trouve à quai avec une prise d'eau), les trois cabines sont vraiment grandes et fort bien pourvues en rangements (celle de l'avant dispose d'une véritable « entrée » avec un petit siège à tribord), la banquette centrale du carré permet au cuisot de se caler à la gîte face à la cuisine en long installée sur bâbord, et l'on trouve



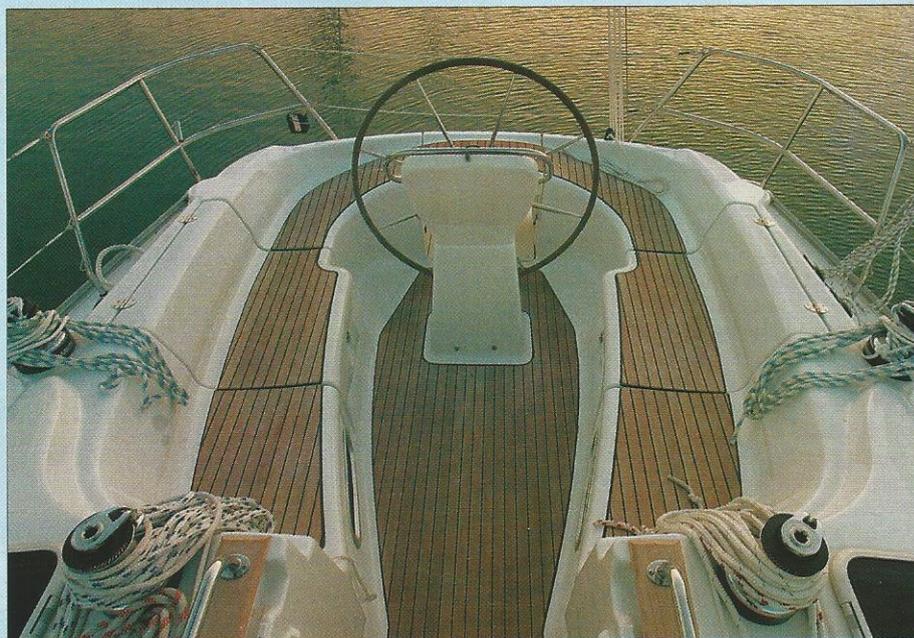
EN CHIFFRES

Longueur coque : 11,91 m
Longueur flottaison : 10,25 m
Largeur : 3,87 m
Tirant d'eau lest fonte : 1,70 m
Tirant d'eau lest plomb : 2 m
Lest standard : 2 050 kg
Lest plomb (option) : 1 820 kg
Déplacement : 7 000 kg (lest fonte)
6 770 kg (lest plomb)
SV au près : 83,40 m²
Génois : 45,80 m²
Grand-voile : 37,60 m²
Matériau : sandwich de mousse Airex
Catégorie de conception : A
Architecte : J & J Design
Constructeur : Bavaria Yachtbau
Prix : 108 291 €
(option lest plomb : 2 801 €)



*Pas très original
l'intérieur
du Bavaria 38.
N'empêche
que la finition
est de très bon aloi
et que les mains
courantes sont bien
présentes !*

*D'une largeur
modérée,
le cockpit
s'avère
confortable
en mer. On
peut
cependant
regretter
l'absence
d'un
cale-pieds
central.*



aussi une très belle table à cartes ! Il ne manque pas même quelques raffinements originaux (si !) : voyez cette cuve de rétention des eaux noires installée en série, ou encore ces portes d'équipets montées sur charnières autobloquantes et pivotant vers le haut.

Sandwich Airex !

Sous voiles, au près dans une brise un peu irrégulière qui varie entre 15 et 20 nœuds, le Bavaria démontre de vraies qualités de croiseur tranquille. La carène relativement symétrique et creuse n'est peut-être pas faite pour planer, mais elle assure un bon équilibre même dans les surventes, ce qui est une très bonne chose pour le pilote et aussi pour les barreurs peu expérimentés... Par ailleurs, la stabilité de formes apportée par une largeur à la flottaison plutôt généreuse (les bordés sont presque verticaux) confère au Bavaria une raideur à la toile correcte. Et ce n'est pas tout. Construit en sandwich de mousse Airex et stratifié de verre-polyester pour le pont et les bordés (les fonds sont en stratifié de verre monolithique), le bateau ne pèse pas plus de 7 tonnes et se montre plutôt vivant. Plus profond que le lest standard en fonte (2 m au lieu de 1,70), le lest plomb dont nous disposons sur notre bateau d'essai permet d'économiser encore 230 kg de lest, donc de déplacement, sans rien perdre en raideur à la toile et tout en améliorant notablement le cap au louvoyage ; cette coque aussi bien faite que bien pleine mérite vraiment cette option à 2 800 € ! Enfin, la sensibilité de la barre devrait satisfaire les régatiers en villégiature. Le plus étonnant, compte tenu du prix canon affiché par ce long-courrier d'outre-Rhin, c'est la qualité de



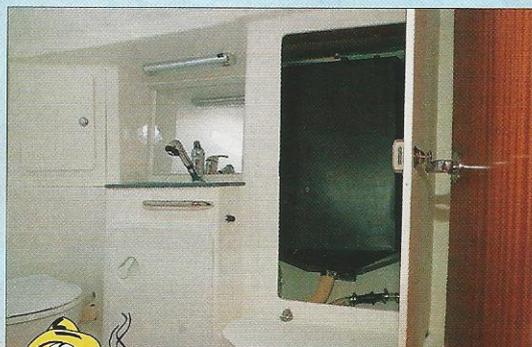
Sur tous les Bavaria, un blindage kevlar pris entre deux couches de tissu de verre renforce la totalité du tiers avant de la coque (œuvres vives et œuvres mortes).

l'accastillage. De ce point de vue-là non plus, le Bavaria 38 n'a rien à envier à ses concurrents hexagonaux vendus 30 % plus chers : enrouleur Furlex, winches de génois Harken 44 à deux vitesses, circuit de drosse d'enrouleur bien étudié avec les indispensables réas et non de simples filoirs, tout cela livré en série. Bien sûr, c'est loin d'être parfait. Le réglage du chariot d'écoute de grand-voile est rudimentaire, de

même que celui du pata-ras (un palan six brins au lieu de l'habituel ridoir à volant ! Quant au chariot d'écoute de foc, il est certes monté sur un petit palan. Mais avec seulement deux brins là où quatre seraient nécessaires, il ne sert plus à grand-chose dès que le vent dépasse les 15 nœuds réels... Bon, à ce prix-là, on a tout de même le sentiment d'en avoir largement pour son argent !



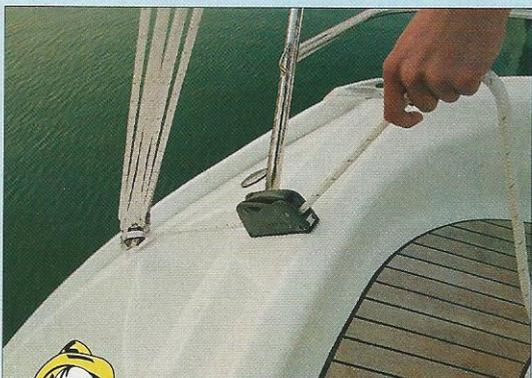
Fixée sur le rouf, la barre d'écoute est moins efficace et moins accessible ; en revanche cette disposition facilite la circulation.



Le placard sous le lavabo est doté d'une porte étanche, ce qui évite au papier toilette de prendre l'eau.



Les mains courantes ne manquent pas, et celle de la console de barre est particulièrement précieuse !



Simple et efficace ce palan six brins dédié au réglage du pata-ras, mais réservé aux gros bras !



Pas de véritable taquet coinçant pour le palan du chariot d'écoute de foc...