



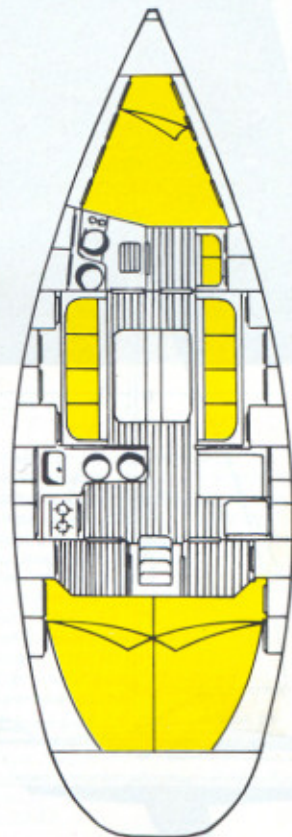
On peut reprocher à cet intérieur son aspect conventionnel, mais personne ne se plaindra de l'abondance du bois et des nombreux rangements.



La surface de plan de travail est limitée, mais de multiples placards contribuent au caractère fonctionnel de la cuisine.



Au voisinage de la table à cartes comme dans le reste du bateau la hauteur sous barrots n'est jamais comptée.



## MECANIQUE

### Vitesse de croisière : 6,5 nœuds

Le trois-cylindres Volvo 2003 a été retenu en standard avec sa transmission Saildrive qui permet de reculer le moteur, et donc la descente qui l'abrite. Associé à une hélice fixe bipale, il autorise une vitesse maximale de 7 nœuds à 3000 tr/mn, mais pour une utilisation prolongée le régime sera limité à 2500 tours, ce qui représente une vitesse de croisière de 6,5 nœuds. Avec un réservoir de fioul de 130 litres, l'autonomie à ce régime sera de plus de 40 heures et 250 milles, ce qui sera suf-

fisant si l'on n'envisage pas la croisière hauturière. La commande Morse bien placée à main droite sur la colonne de barre permet des manœuvres faciles avec ce type de carène profonde et pas trop sensible au fardage. Un échangeur pour l'eau chaude et le 43 ch du 390 sont disponibles en option. La capacité en eau douce est de 320 litres avec eau sous pression. L'installation électrique 12 V comporte une batterie de 66 Ah réservée au moteur et deux batteries de 135 Ah pour le bord.



## Vaste et chaleureux

La descente plutôt large et bien protégée comme il se doit pour un bateau allemand par une capote est confortable, avec deux robustes mains courantes et un revêtement antidérapant sur les marches aux bords relevés. Deux versions d'emménagements sont proposées qui diffèrent uniquement au niveau de l'arrière. Pour la version Caribic, l'alternative en clair consiste à installer deux cabines arrière plus petites au détriment du second cabinet de toilette et du grand coffre à voiles de la version Lagoon que nous avons essayée.

Si la version trois cabines ainsi réalisée permet au moins en théorie d'abriter un équipage plus nombreux, c'est manifestement au détriment du confort et des possibilités de rangement du matériel nautique, et l'on ne peut que conseiller la version deux cabines.

Les très nombreuses portes en acajou massif des équipets, placards et petits tiroirs, associés aux lampes en cuivre, donnent une atmosphère vieille marine heureusement éclairée par le vaigrage en buffon blanc cassé du pont. Les écarts de teinte des pièces en bois massif peuvent surprendre, mais le travail du bois est de qualité, et l'on se plaît à vérifier que l'intérieur même de chaque placard est habillé de bois. L'éclairage naturel est diffusé en majorité par les panneaux de pont et surtout le vaste capot fumé de la descente, alors que les hublots fixes sur la coque, et ouvrants sur le rouf, sont de surface limitée. Côté ventilation, l'éventail de solutions est vaste en jouant sur capots et panneaux de pont, avec le renfort appréciable de la dorade de gros diamètre placée en avant du mât.

La disposition intérieure ne peut guère surprendre tant elle est classique, mais au moins tout est ainsi à sa meilleure place avec un carré presque symétrique agencé autour de la table à deux abattants ornée de l'inévitable marqueterie Bavaria et recouvrant un bar assez peu

accessible, sauf probablement pour les plus assoiffés. Le triangle avant est suffisamment petit pour avoir pu rejeter l'époutille sur la cloison avant, et l'on appréciera que la sobriété du carré permette de disposer de deux couchettes individuelles supplémentaires et confortables qui contribuent à ne pas regretter la troisième cabine.

Bien placées donc de chaque côté de la descente, table à cartes et cuisine sont entourées par de larges fargues lamellées collées qui intègrent des mains courantes offrant une bonne prise en cet endroit stratégique, et seule manque une barre de protection devant le réchaud à deux feux avec four, ainsi que le groupe froid prévu en option pour équiper la glacière.

Nous avons apprécié le travail des portes intérieures à panneaux moulurés, et les seuls détails, faciles à modifier, qui nous aient semblé déplacés dans un intérieur plutôt cosu sont les poignées en plasti-

que transparent des simples mélanges préférés ici à des mitigeurs, ainsi que les plafonniers circulaires d'un modèle que l'on aurait pu croire disparu fixés dans le carré. Bon point au contraire pour les hublots de coque à bonne hauteur pour visualiser le plan d'eau, la table à cartes de grande taille avec beaucoup de place pour l'électronique, les nombreux rangements prévus un peu partout, et le puisard aménagé pour recueillir l'eau des fonds et la crépine de pompe dans l'amorce de quille.

L'usage du mètre n'est pas ici une sanction, et la hauteur sous barrots est partout voisine de 1,80m avec une pointe au-dessus de 1,90m au pied de la descente. Pas de mauvaise surprise non plus pour les couchettes qui affichent 1,90m et même 2m dans le carré. En mer, ces emménagements se révèlent assez fonctionnels (surtout dans la version comportant des toilettes près de la descente), avec plusieurs couchettes disponibles.

**3<sup>e</sup> cabine  
ou 2<sup>e</sup> toilette,  
il faut  
choisir**



La barre à roue (en option) mange un peu de place dans le cockpit mais s'avère bien adaptée au style du bateau.

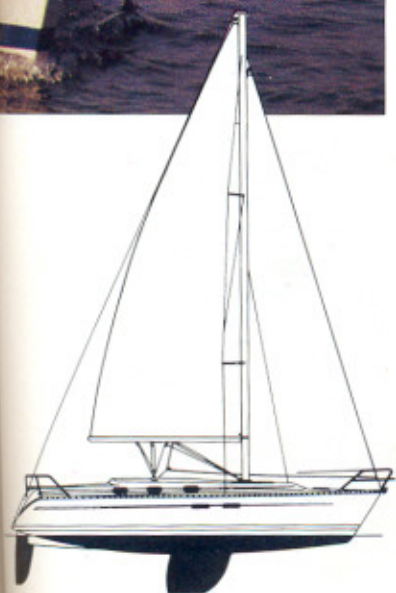
## CONCLUSION

La jolie silhouette très course-croisière ne doit pas faire illusion, le Bavaria 350 est avant tout un croiseur tranquille qui reste modéré dans toutes ses options et tant mieux après tout s'il sait en plus se montrer élégant. Proposé à un prix assez compétitif, c'est son bon rapport qualité prix comme sa finition et l'équipement de série qui expliquent le succès qu'il connaît en France. Facile à manœuvrer, agréable à la barre, confortable et fiable à l'intérieur il possède de solides atouts pour séduire le propriétaire exigeant qui préférera sans doute, comme nous, la version deux cabines. Le triangle avant réduit et une grand-voile lattée avec lazy-jacks plutôt que sur enrouleur permettent d'obtenir des performances honorables à la voile, tout en conservant une grande facilité de manœuvre, même avec un équipage peu nombreux ou peu compétent, et le tirant d'eau réduit permettra de s'approcher au plus près des lieux d'escale. Pour la location c'est pourtant, gestion oblige, la version trois cabines qui devrait connaître le plus de succès.

Rémi TRISTAN ■



La discrétion des superstructures peut faire illusion, mais la hauteur de franc-bord témoigne bien de l'orientation résolument croisière du 350.



## SOUS VOILES

### Facilité de manœuvre avant tout

Si la Méditerranée assure généralement le soleil en été, le vent y est souvent plus parcimonieux, et c'est par petit temps que nous avons testé sur l'eau le Bavaria 350 qui affiche la silhouette ambiguë d'un habitué de la course-croisière. L'établissement des voiles est rapide grâce à l'enrouleur de génois et à la grand-voile entièrement lattée qui reste bien rangée sur les lazy-jacks. Cette formule excellente conciliant facilité de manœuvre et bon rendement de la grand-voile vient hélas d'être abandonnée par son constructeur au profit du mât à enrouleur qui n'assure pas, loin de là, le même rendement pour une grand-voile par ailleurs plus petite. Toutes les drisses et manœuvres sont ramenées au cockpit, ce qui évite de monter sur le pont pour établir et régler les voiles. Avec huit nœuds de vent et mer plate, le Bavaria 350 se montre évolutif et vivant, et une fois lancé nous atteignons cinq nœuds, ce qui peut être considéré comme une bonne performance dans ces conditions et évitera de mettre à contribution le moteur. Bien installé derrière une roue d'un diamètre raisonnable, le barreur apprécie le gainage en peau, et surtout la bonne précision de la transmission par biellettes. La visibilité est excellente vers l'avant en dehors de l'inévitable angle mort du génois. En revanche, le balcon arrière trop proche de l'étroite hiloire permet tout juste de s'installer assis sous le vent pour barrer en regardant l'attaque de son génois, mais non de s'asseoir au vent lorsque la gîte devient importante au près dans la brise.

Colonne de barre en polyester et emplacement du barreur occupent une partie importante du cockpit dans cette taille de bateau pour laquelle on peut encore hésiter entre barre franche et barre à roue, et l'espace réservé aux équipiers s'en trouve quelque peu réduit. Une table repliable agréable par beau temps au mouillage est prévue dans cette partie, mais ne

pourra pas accueillir plus de quatre ou cinq personnes, sauf à installer les convives supplémentaires en arrière de la barre ou sur les hiloires.

Le couvercle des coffres à bouts astucieusement aménagés dans la partie la plus large des hiloires forme un marche-pied recouvert de teck facilitant la circulation sur le pont, mais les passavants étroits vers l'arrière, comme les cadènes et le rail de génois placés en leur milieu, sont à ce niveau plutôt une gêne. Beaucoup de rangement avec, en plus de ces coffres à bouts bien situés au pied des winches de drisses et qui permettent d'éviter le classique « paquet de nouilles » au fond du cockpit, plusieurs coffres de dimensions différentes adaptés aux diverses

utilisations : profond pour bib, annexe et voiles sur tribord (version avec une seule cabine arrière), et peu profonds au-dessus de la cabine arrière sur bâbord. Le revêtement collé en teck est de série pour banquettes, plancher de cockpit et autour du mât, mais reste en option

sur les passavants. Le profil Isomat posé sur le pont est bien tenu par deux étages de barres de flèche poussantes et un pataras réglable par patte d'oie et palan, ce qui permet de larguer le bas-étau, réglable lui aussi par palan, quand les conditions s'y prêtent pour rendre les virements de bord faciles sur ce gréement fractionné aux surfaces raisonnables.

L'accastillage se révèle correctement placé et de bonne qualité avec hale-bas rigide, winches Lewmar tous self-tailing, des bloqueurs Easylock de chaque côté de la descente, et une barre d'écoute sur le rouf à la moitié de la bôme, ce qui dégage le cockpit, mais ne facilite pas le contrôle de la grand-voile relativement importante sur un gréement fractionné. Mouillage et amarrage doivent se faire dans la facilité, surtout si l'on retient l'option guindeau manuel, ou mieux électrique.

Un déplacement  
lourd évolutif  
dans les  
petits airs



La discrétion des superstructures peut faire illusion, mais la hauteur de franc-bord témoigne bien de l'orientation résolument croisière du 350.

## SOUS VOILES

### Facilité de manœuvre avant tout

Si la Méditerranée assure généralement le soleil en été, le vent y est souvent plus parcimonieux, et c'est par petit temps que nous avons testé sur l'eau le Bavaria 350 qui affiche la silhouette ambiguë d'un habitué de la course-croisière. L'établissement des voiles est rapide grâce à l'enrouleur de génois et à la grand-voile entièrement lattée qui reste bien rangée sur les lazy-jacks. Cette formule excellente conciliant facilité de manœuvre et bon rendement de la grand-voile vient hélas d'être abandonnée par son constructeur au profit du mât à enrouleur qui n'assure pas, loin de là, le même rendement pour une grand-voile par ailleurs plus petite. Toutes les drisses et manœuvres sont ramenées au cockpit, ce qui évite de monter sur le pont pour établir et régler les voiles. Avec huit nœuds de vent et mer plate, le Bavaria 350 se montre évolutif et vivant, et une fois lancé nous atteignons cinq nœuds, ce qui peut être considéré comme une bonne performance dans ces conditions et évitera de mettre à contribution le moteur. Bien installé derrière une roue d'un diamètre raisonnable, le barreur apprécie le gainage en peau, et surtout la bonne précision de la transmission par biellettes. La visibilité est excellente vers l'avant en dehors de l'inévitable angle mort du génois. En revanche, le balcon arrière trop proche de l'étroite hiloire permet tout juste de s'installer assis sous le vent pour barrer en regardant l'attaque de son génois, mais non de s'asseoir au vent lorsque la gîte devient importante au près dans la brise.

Colonne de barre en polyester et emplacement du barreur occupent une partie importante du cockpit dans cette taille de bateau pour laquelle on peut encore hésiter entre barre franche et barre à roue, et l'espace réservé aux équipiers s'en trouve quelque peu réduit. Une table repliable agréable par beau temps au mouillage est prévue dans cette partie, mais ne

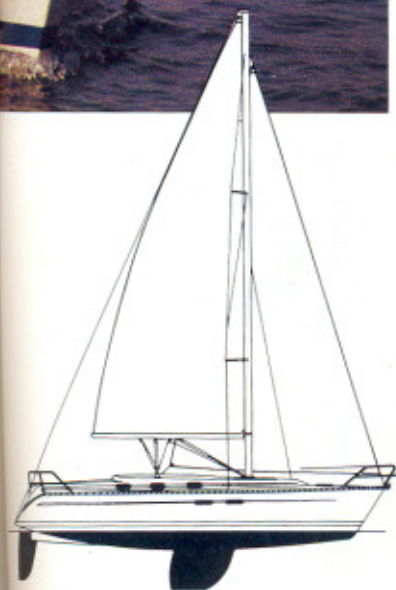
pourra pas accueillir plus de quatre ou cinq personnes, sauf à installer les convives supplémentaires en arrière de la barre ou sur les hiloires.

Le couvercle des coffres à bouts astucieusement aménagés dans la partie la plus large des hiloires forme un marche-pied recouvert de teck facilitant la circulation sur le pont, mais les passavants étroits vers l'arrière, comme les cadènes et le rail de génois placés en leur milieu, sont à ce niveau plutôt une gêne. Beaucoup de rangement avec, en plus de ces coffres à bouts bien situés au pied des winches de drisses et qui permettent d'éviter le classique « paquet de nouilles » au fond du cockpit, plusieurs coffres de dimensions différentes adaptés aux diverses utilisations : profond pour bib, annexe et voiles sur tribord (version avec une seule cabine arrière), et peu profonds au-dessus de la cabine arrière sur bâbord. Le revêtement collé en teck est de série pour banquettes, plancher de cockpit et autour du mât, mais reste en option

sur les passavants. Le profil Isomat posé sur le pont est bien tenu par deux étages de barres de flèche poussantes et un pataras réglable par patte d'oie et palan, ce qui permet de larguer le bas-étai, réglable lui aussi par palan, quand les conditions s'y prêtent pour rendre les virements de bord faciles sur ce grément fractionné aux surfaces raisonnables.

L'accastillage se révèle correctement placé et de bonne qualité avec hale-bas rigide, winches Lewmar tous self-tailing, des bloqueurs Easylock de chaque côté de la descente, et une barre d'écoute sur le rouf à la moitié de la bôme, ce qui dégage le cockpit, mais ne facilite pas le contrôle de la grand-voile relativement importante sur un grément fractionné. Mouillage et amarrage doivent se faire dans la facilité, surtout si l'on retient l'option guindeau manuel, ou mieux électrique.

Un déplacement  
lourd évolutif  
dans les  
petits airs





# Bavaria 350

*Ligne classique et finition allemande soignée expliquent le succès des Bavaria, qui affirment leurs ambitions sur le marché français avec ce 350 présenté cet hiver au Salon de Paris.*



Construit selon les spécifications et sous le contrôle du très sérieux Germanischer Lloyd qui délivre un certificat individuel pour chaque coque, le Bavaria 350 fait l'objet d'un renforcement spécifique qui prend en compte des accidents fréquents, comme les collisions avec des épaves flottantes ou l'échouage brutal sur des hauts-fonds. Pour cela la partie avant du bordé est renforcée par des tissus Kevlar, et les fonds et le varangage par des unidirectionnels utilisant le verre S (qualité plus résistante). Le sandwich reste sagement limité aux œuvres mortes. Dessinée comme pour les autres modèles de la gamme par un architecte peu

connu en France, le Berlinois Axel Monhaupt, la carène bien équilibrée se caractérise par des entrées d'eau fines et des formes arrière modérées avec un bouchain émergé marqué et des fonds assez plats sur l'arrière. La quille standard donne un tirant d'eau raisonnable pour un voilier de cette taille (1,65 m), pouvant être encore réduit moyennant supplément en adoptant la quille à ailettes qui devrait donner un rendement au moins équivalent avec 1,35 m sous la flottaison. Teck sur le pont en sifflet et acajou massif pour les menuiseries intérieures achèvent de donner au Bavaria le look que l'on est en droit d'attendre d'un yacht luxueux de près de onze mètres.

## FICHE TECHNIQUE

**Architecte :** Axel Monhaupt  
**Constructeur :** Bavaria Yachtbau  
**Importateur :** Yachting Sélection  
**Longueur de coque :** 10,75 m  
**Longueur de flottaison :** 8,98 m  
**Bau maximal :** 3,60 m  
**Tirant d'eau :** 1,65 m  
**Déplacement :** 5 000 kg  
**Lest :** 1 650 kg  
**Grand-voile :** 28 m<sup>2</sup>  
**Génois :** 35,10 m<sup>2</sup>  
**Réservoir d'eau :** 320 litres  
**Réservoir gazole :** 130 litres  
**Prix :** 717 147 F avec génois et grand-voile sur enrouleur, moteur Volvo 2003.  
**Options :** quille ailettes, 8 788 F; eau chaude, 11 318 F; pont teck, 55 023 F...