

Request Delivered!

This PDF report has been downloaded from the YBW copyreport service. Access the archive of thousands more boat reports, product tests, cruising guides and general articles covering all aspects of boating from the worlds most respected portfolio of marine magazines at www.ybw.com/copyshop

If you find this article useful, there's loads more each and every month in all of our magazines plus expert advice, news and competitions:

PRACTICAL
Boat Owner.
BRITAIN'S BIGGEST SELLING YACHTING MAGAZINE SAIL AND POWER

MOTOR BOAT
ENTERTAINMENT

ClassicBoat

YACHTING
MONTHLY

Yachting World

MOTOR BOATS
MONTHLY

ON TEST : BAVARIA 350

Le bavaria 350 offre un impressionnant niveau de construction et de sécurité tout en bénéficiant d'un excellent rapport qualité prix.

Bavaria propose une étendue de neuf modèles différents, construits en Allemagne, du 30 pieds au dernier 50 pieds qui a été lancé en Septembre. Tous les modèles respectent les normes de production Lloyd, l'une d'elles est la fabrication sandwich injectée de mousse ou encore l'utilisation de carbone et de Kevlar pour protéger certaines parties de la coque. De par sa construction à brides spéciales qui protègent les boulons de quille, la quille est plus résistante dans le cas d'une éventuelle collision.

Le quillard que nous avons essayé possède une quille classique bien qu'une quille à ailettes soit également proposée en option. La coque du bavaria 350 a un look moderne grâce au toit de la cabine bien profilé et ses francs bords en contrebas.

SUR LE PONT

Deux modèles de bavaria 350 existent : le bavaria 350 classique et le bavaria 350 sportline. La différence entre les deux versions est de 11 000 dollars.

Le modèle classique est tous points identiques au modèle standard mais il possède tout de même des particularités bien spécifiques. Le 350 classique a un pont tout en teck alors que le 350 sportline ne possède de teck que dans le cockpit et autour du mât. A la place d'un pont réalisé sur mesure en teck, la version sportive dispose d'un pont unique propre à cette version.

A l'avant, surmontant la proue étonnamment massive du bateau nous pouvons trouver le système de davier composé de deux poulies permettant l'entrée et la sortie d'ancre. Juste à côté du davier, la cadène de l'étai supporte l'enrouleur de marque Furlex.

Le mât possède un bas étai larguable et deux étages de barres de flèches fixées aux imposantes cadènes de part et autre. Le pataras est relié au pont de chaque côté et mis sous tension par un palan comprenant un taquet coinçant. Le halebas hydraulique de bôme reste un standard.

Dans le cockpit, nous retrouvons les winchs standards de marque Lewmar et l'ensemble des écoutes et drisses toutes rapportées au cockpit. De chaque côté un piano comprend l'ensemble des taquets coinçants. Une particularité commune aux bavarias est la possibilité de ranger l'ensemble des écoutes ou drisses dans une trappe présente de chaque côté. La barre de secours qui s'enclenche à l'arrière du cockpit après avoir ouvert une trappe est rangée dans le coffre arrière tribord tandis que le coffre arrière babord autovideur est conçu pour accueillir deux bouteilles de gaz de 13 kgs. Autour de la barre à roue, nous trouvons les instruments Autohelm, le lock et sondeur étant fournis en standard.

Nous trouvons en dessous de la barre à roue le panneau de contrôle moteur mal placé puisque situé au niveau des chevilles du barreur. De manière générale, l'accastillage semble bien dimensionné et nous apprécierons la largeur des passavants recouverts d'un revêtement antidérapant gris également utilisé sur les Dehlers.



Powering through the waves, the 350 felt pleasantly stiff in the water

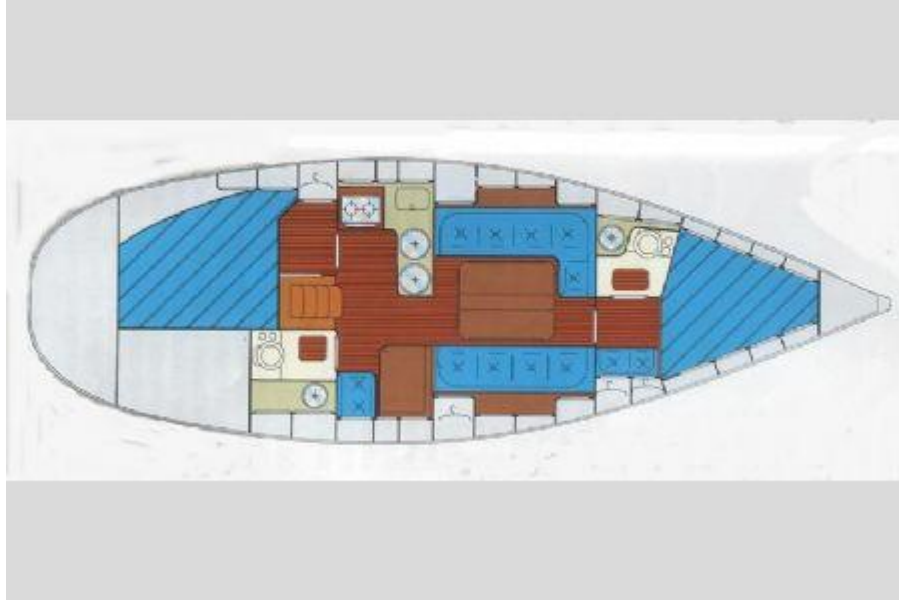


The deck near the mast is safe to work on

AMÉNAGEMENTS

D'un point de vue aménagement intérieur, la version classique est identique à la version Sportline. Deux aménagements distincts sont proposés : La version lagoon avec deux cabinets de toilettes, une cabine arrière double et une cabine avant double ou la version Caribic avec un cabinet de toilette, deux cabines doubles jumelles à l'arrière et une cabine double à l'avant.

Version Carabic



Version Lagoon



Le salon semble un peu bas de plafond mais un réajustement de niveau de sol a été réalisé sur les derniers modèles. Nous avons trouvé une ambiance chaleureuse au sein du salon grâce au bois noble utilisé et à la lumière ambiante diffusée au plafond par deux grands hublots ainsi que par la trappe d'ouverture disposée le long du roof en dépit de son étanchéité.

L'ébénisterie ainsi que le bois utilisé sont de qualité et les portes de placard sont toutes retenues par un système d'amortisseur à gaz. Néanmoins, bien que la cuisine et la table à cartes soient toutes deux pourvues de mains courantes, un effort aurait pu être également réalisé dans le salon qui en est dépourvu.

Deux batteries, une de 80 ah pour le moteur et une de 120 ah pour la servitude sont solidement fixées sous la banquette aéree tribord du carré. La batterie moteur reste indépendante de la batterie de servitude.

Le plan de travail de la cuisine de couleur grise entourée de Formica comprend deux grands évier avec eau sous pression ainsi qu'un grand frigo. Derrière la gazinière une plaque de métal a été ajoutée le long de la cloison afin de respecter le code DTI (Department of trade and industry with leads the good practice) et au dessus de celle-ci nous pouvons trouver un grand nombre de placards de rangement.

Face à la cuisine, se trouve une table à carte de taille raisonnable et derrière elle le siège étanche du navigateur. Surplombant la table à carte, le tableau électrique comprend les différents disjoncteurs et les coupe circuits de batteries.

Dans chacune des cabines arrières, un large hublot caché sous la banquette permet de s'extirper de l'intérieur pour se glisser facilement dans le cockpit. Ces hublots permettent une bonne ventilation et une bonne luminosité.

A l'avant, l'accès à la cabine de douche est accessible par deux portes facilitant son accès. Celle-ci possède un espace de stockage suffisant et peut être fermée à l'arrière tout en conservant un accès à la cabine avant.



SOUS VOILES ET MOTEUR

Naviguant sous 15 noeuds de vent, le bateau semble plaisant et en profite pour dépasser la barre des huit noeuds. Le bateau est bien équilibré grâce au génois de 130% et à sa grande voile lattée fournis tous deux en standard. La grande voile semble un peu raide mais puissante ce qui nous a permis de la garder tout le long de notre parcours.

La puissance auxiliaire est fournie par un moteur de 28 chevaux montée sur saildrive. Le moteur démarre en quelques secondes et l'hélice étant positionnée très en avant du bateau nous avons l'impression de pouvoir tourner sur place. Le bruit du moteur est bien atténué et les vibrations fortement réduites. De manière générale ce bavaria représente un excellent rapport qualité/prix.

Dimensions:

LOA	36ft 7in	11.15m
LWL	29ft 6in	8.98m
Beam	11ft 10in	3.60m
Draught (fin)	5ft 5in	1.65m
(wing)	4ft 5in	1.35m
Disp	11,022lb	5,000kg
Sail area (inc 100 per cent foretriangle)	516ft ²	48m ²

Engine: Volvo 2003 28hp (20.5kW) saildrive

Price: £55,424 (ex VAT and delivery).

Built by: Bavaria Yachtbau GmbH, D-8701 Giebelstadt/Würzburg, Postfach, Tel: (0) 9334 1001. Fax: (0) 9334 8213.

Marketed by: Opal Marine Ltd, Sparkes Marina, Hayling Island, PO11 9SR. Tel: (0705) 466075. Fax: (0705) 461838.