

>>  
provata



# BAVARIA C50

## La rivoluzione tedesca

Con la C Line il cantiere tedesco segna il suo nuovo corso, c'è la firma di Cossutti e la voglia di ricercare uno stile nuovo nell'estetica e non solo. Il C50 è una barca con soluzioni intelligenti e un design ricercato

di Mauro Giuffrè



**I NUMERI****DEL BAVARIA C50**

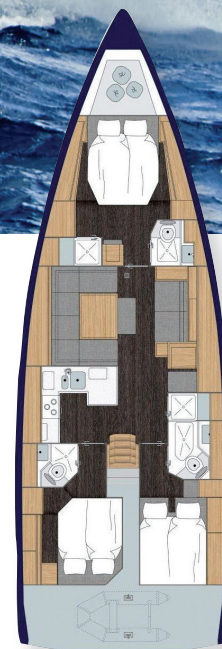
Lungh. f.t.: 15 m  
 Largh max: 5,05 m  
 Pescaggio: 1,85-2,50 m  
 Disloc.: 15.490 Kg  
 Cabine: 3-4  
 Acqua: 650 lt  
 Carburante: 250 lt  
 Motore: 80 hp  
 Sup. vel. bolina: 146 mq  
 Progetto: Cossutti  
 Yacht Design  
 Cantiere: Bavaria  
 Prezzo base: 284.000 €  
 +iva franco cantiere  
[www.bavariayachts.com](http://www.bavariayachts.com)

**L**a prima volta che ne parlammo con Maurizio Cossutti ci raccontò: “Quando arrivò la telefonata di Bavaria ci fu bisogno di una sedia!”. Ed è proprio vero, perché se ti chiama uno dei più grandi colossi della nautica mondiale per chiederti di rinnovare la sua linea di barche con dei progetti nuovi, la sfida è di quelle che possono fare tremare le gambe. Ma il Cossutti Yacht Design è uno studio che alle sfide è abituato e quella di Bavaria ha definitivamente portato questo nome italiano alla ribalta internazionale anche nel mondo delle barche di serie. La richiesta di Bavaria era precisa: ripensare un nuovo canone di barca per variare, rinnovare l'estetica, aggiungere sportività, innalzare il livello. Non certo richieste facili da

accontentare. Il C50 è uno dei risultati di questo lavoro, insieme al C45, due barche che sono andate a formare la nuova C Line del cantiere, ovvero un segmento che si colloca su una fascia di mercato più alta rispetto a quella dove normalmente aveva deciso di piazzarsi Bavaria. Ciò non significa che anche la C Line non abbia nel mondo del charter uno dei suoi punti di riferimento, questo resta, ma è nata una maggiore attenzione anche verso le esigenze “armatoriali” di queste barche.

**L'ESTETICA**

Per incontrare i gusti anche di un ipotetico armatore esigente, la prima cosa da fare era caratterizzare esteticamente la barca, con degli ele- >>



Il layout degli interni a tre cabine del modello della nostra prova.





1



2



3



4

<< menti che la rendessero in qualche modo inconfondibile. È nata anche da questo l'idea di una tuga molto particolare. Apparentemente bassa sul ponte, ma è in realtà sapientemente camuffata dal vetro della finestratura che corre lungo tutta la lunghezza della tuga per spezzarne lo scalino e dare un piacevole effetto estetico, oltre che un'ovvia luminosità verso l'esterno. Il bordo libero è pronunciato, la vocazione croceristica pura resta e in questo caso i volumi interni diventano obbligatori da andare a cercare.

E sul C50, con un'altezza media interna ben superiore ai 2 metri, questi non mancano certo. Non manca neanche una rinnovata attenzione alla personalizzazione, con la possibilità di scegliere tra differenti piani velici, uno più potente, e pescaggi, uno più profondo, se si vogliono andare a ricercare quelle performance in più che possono piacere a un armatore sportivo. La barca viene presentata in due versioni, la holiday e la style, la pri-

#### SOTTO LALENTE

**1.** Volumi morbidi e rotondi a poppa, si nota l'ampia apertura per il garage tender. **2.** Il particolare più caratterizzante della barca, la tuga a tutta finestra. **3.** La timoneria, si nota anche in basso la tavoletta per il punta piedi. **4.** La poppa attrezzata con comoda discesa a mare, può ospitare nel garage un tender. **5.** In dinette, in evidenza i quattro punti luce sul tetto. **6.** La cucina, decisamente ampio lo spazio di lavoro. **7.** Il divano opposto a quello del tavolo. **8.** Uno dei maniglioni per reggersi con mare forte.

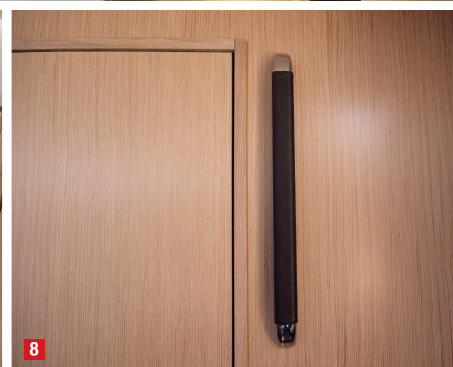
ma pensata più per il charter la seconda per un uso armatoriale. A queste due versioni base possono essere aggiunti tutta una serie di optional per innalzare attrezzatura e dotazioni della barca, differenti le opzioni di finiture interne per i legni.

#### A VELA

Il modello da noi provato era dotato di fiocco autovirante e randa avvolgibile, con un piano velico quindi abbastanza ridotto rispetto alla superficie potenziale di cui può disporre la barca. Le condizioni non erano esattamente facili, vento intorno ai 6 nodi e ondina.

Il C50 con questa configurazione di vele è ovviamente penalizzato, ma al timone ha comunque restituito delle sensazioni positive che lasciano vedere la bontà indubbia del progetto. Di bolina il gioco è quello di farla partire. Occorre lasciare accelerare la barca senza forzarla all'orza, una volta creatosi un minimo di apparente è stato piace-





vole constatare che la barca anche con questo piano velico è riuscita a stringere fino ai 45 gradi di reale senza perdere velocità. Con 6 nodi abbiamo tenuto una speed costante intorno ai 3,5 con punte a 4 nodi. La barca risulta facile da timonare, le ruote restituiscono una buona sensibilità e, nonostante il vento leggero, non è difficile intuire il miglior angolo su cui posizionare la barca per risalire il vento. Poggiando e issando il gennaker l'aria è aumentata di intensità fino a toccare i 9 nodi. In queste condizioni, tenendo un angolo intorno ai 100 gradi al vento, non è difficile fare punte a 7 nodi, e anche a barca sbandata a un angolo più stretto il controllo del timone resta eccellente e non è mai necessario intervenire sulla scotta. Tutte le manovre si gestiscono dai due winch primari, le cime corrono a scomparsa con la particolarità di essere coperte da un carter facile da rimuovere in caso di problema, così da consentire l'ispezione.

#### I CONCORRENTI

■ **OCEANIS 51.1**  
Lft. 15,94 m; largh. 4,96 m;  
pesc. 1,85-2,80 m; disl.  
13.930 kg; prog. Finot;  
prezzo 274.500 euro.  
[www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)

■ **JEANNEAU 490**  
Lft. 14,80 m; largh. 4,49 m;  
pesc. 1,65-2,24 m; disl.  
12.900 kg; prog. Briand;  
prezzo 241.000 euro.  
[www.jeanneau.com](http://www.jeanneau.com)

■ **DUFOUR 520 GL**  
Lft. 15,20 m; largh. 4,80 m;  
pesc. 2,30 m; disl. 15.240  
kg; prog. Felci; prezzo  
293.625 euro.  
[www.dufour-yachts.com](http://www.dufour-yachts.com)

#### GLI INTERNI

Internamente colpisce l'abbondanza di luce, garantita anche dai quattro punti sulla tuga, sotto il boma, in corrispondenza della dinette. La versione in prova era quella armatoriale, con tre cabine, in alternativa c'è anche quella da quattro più il posto letto per lo skipper, nella versione dedicata al charter.

Ci è piaciuta la presenza di due "maniglioni" che servono per reggersi in equilibrio in caso di mare grosso. Uno è posizionato alla fine delle scale che portano all'interno, sulla destra, e lo si raggiunge subito una volta sceso l'ultimo gradino. L'altro è sul tetto a centro barca, due punti d'appoggio funzionali a consentire movimenti in sicurezza all'interno anche con meteo avverso. Complessivamente la qualità delle finiture è sembrata buona per una barca di questo livello, ottimi invece i volumi e gli spazi di stivaggio, molteplici, nell'ottica di sfruttarla a pieno in crociera. ■