

# Bavaria 39 Cruiser

## L'esprit pratique



Texte et photos de Michel Sacco

Des lignes classiques et une carène volumineuse pour ce croiseur familial qui ne manque pas d'atouts.

Bavaria n'a certainement pas encore acquis en Amérique du Nord la notoriété des chantiers Hunter, Jeanneau ou Beneteau, mais ce n'est probablement plus qu'une question de temps. Avec une production annuelle de 3 500 unités, le géant germanique de la plaisance figure désormais parmi les plus importants constructeurs de bateaux de plaisance dans le monde. On parle d'ailleurs du chantier Bavaria Yachtbau comme l'un des plus modernes sur la planète. De formidables moyens de production qui ont permis au manufacturier allemand de tirer les prix vers le bas, sans pour autant rogner sur la qualité des matériaux et de la mise en œuvre.

Le site Internet du chantier (<http://2bavaria-yachtbau.com>) détaille des méthodes de construction qui dépassent souvent les standards en vigueur dans la production des voiliers de série. Utilisation de résine isophthalique pour prévenir l'osmose, construction en sandwich verre/divinacell au-dessus de la flottaison afin de renforcer la structure tout en lui procurant une isolation thermique, sections avant renforcées avec du tissu de kevlar, post-cuisson de la coque pendant trois heures pour compléter le processus

de polymérisation, Bavaria veut se positionner comme un produit de qualité offert au meilleur prix possible.

Marc Perron du Centre du Navigateur à Chicoutimi nous avait organisé un petit galop d'essai à bord d'un bateau de propriétaire sur le lac Champlain en septembre dernier. Le nouvel acquéreur nous a confié avoir hésité longtemps entre le Beneteau 393 et le Jeanneau 40.3 avant de finalement choisir le 39 Cruiser. Quelques détails ont fait la différence, et notamment le mât enrouleur Selden. En cas de blocage de la voile dans la cavité d'enroulement, on peut intervenir directement avec une manivelle sur la poupée de la roue crantée pour débloquer la situation. Le système d'enroulement se révèle d'ailleurs particulièrement facile d'utilisation. Ça roule et déroule sans effort, pour autant que l'on prenne garde de respecter un angle de 90° entre la bôme et le mât. Il est bon d'indiquer au passage que le gréeur suédois Selden s'est toujours distingué de la concurrence par la qualité de ses produits. Autre bon point au chapitre de l'accastillage, le palan de pataras 6 brins en cascade (démultiplication de 12 pour 1) permet d'exercer

un bon contrôle sur la raideur de l'étai. Un mécanisme de réglage essentiel au près que la plupart des chantiers choisissent souvent d'ignorer sur des unités de ce type. Autre détail de construction à porter au crédit du chantier, toutes les pièces d'accastillage sont fixées sur des plaques d'aluminium insérées dans les couches de fibre de verre. Pour le reste de l'équipement de pont, on peut regretter la trop faible longueur de la barre d'écoute, qui limite les capacités de réglage, et le dimensionnement un peu juste des winchs de génois.

On circule aisément sur le pont, bien dégagé et doté de passavants de bonne largeur, et l'on n'a pas à se plaindre de la qualité de l'antidérapant. Sur l'étrave, on a placé un davier basculant fort pratique qui facilite les manœuvres de mouillage. Le cockpit, qui s'élargit vers l'arrière, accueille la traditionnelle console de barre à roue au sommet de laquelle on peut installer les instruments de navigation et un écran de bonne dimension. Au pied de la descente, un coffre recouvert d'un couvercle de bois permet de stocker le dormant des cordages.

Difficile de juger des performances et du

comportement du Bavaria 39 Cruiser dans moins de 8 nœuds de vent, d'autant plus que la grand-voile à enrouleur, extra plate et de faible surface, ne nous aide pas beaucoup pour allonger la foulée. On ne peut rêver plus simple et plus pratique pour un équipage familial, mais c'est raté pour la vitesse par petit temps; un comportement typique pour toutes les unités de taille similaire grées de la même façon. Que les accrocs de la vitesse ne se désolent pas trop vite, le 39 Cruiser est offert avec une version mâts standard et un jeu de voiles performance en tissu composite offrant 8m<sup>2</sup> de surface additionnelle.

Dès la première visite des aménagements, on ne peut que remarquer l'impressionnante hauteur sous barrots, de la descente jusqu'au pied du lit de la cabine avant. Il est vrai que le 39 Cruiser affiche un franc-bord volumineux, mais les designers ont réussi à faire oublier ces volumes importants grâce aux lignes tendues du rouf en sifflet. Bref, on ne manque vraiment pas de place. Le propriétaire qui nous accueille nous indique que le rangement n'a jamais manqué pour les deux familles et les sept enfants qui se partagent le bateau. Un bon test.

Des équipets logés juste sous la ligne de pont ceinturent le bateau de l'avant jusqu'à l'arrière. Dans les trois cabines, on trouve toujours un bon volume de rangement réparti entre penderies et équipets. La table à cartes mérite de porter véritablement ce nom. Les Allemands sont peut-être conservateurs, mais ce n'est pas nécessairement un défaut. Les espèces de petites tables de cocktail, très en vogue dans certains chantiers, permettent à peine de déplier une carte ou de ranger quelques documents nautiques. Pas de plaisanterie de ce type chez Bavaria où le navigateur est installé comme un roi derrière un vrai poste de travail de grande dimension, bien pourvu de fargues et permettant de stocker un bon volume de documents papier.

On n'a pas oublié l'électronique pour autant, la console entourant la table à cartes permettant d'installer plusieurs cadrans ou écrans.

Face au carré spacieux se trouve la cuisine, rectiligne et dans l'axe du bateau. Elle est largement pourvue en plan de travail et volume de rangement. La banquette du carré lui fait face, offrant de nouveaux espaces de rangement sous le banc et permettant au cuisinier de trouver un moyen de se caler à la gîte.

La cabine du propriétaire est à l'avant et deux cabines passagers encadrent la descente.

sont pas privés de critiquer la finition des Bavaria, prétexte un peu revanchard pour se défendre d'un chantier qui a mis les grands moyens pour mener une rude concurrence aux leaders de l'Hexagone. On se demande bien ce qu'il faudrait reprocher à l'ébénisterie de facture très honnête du 39 Cruiser. Au regard du prix demandé, la qualité est tout à fait satisfaisante, les portes en bois massif pouvant à elles seules en témoigner.

Le 39 Cruiser est offert avec deux choix de motorisation, 29 ou 55 CV Volvo Saildrive, l'importateur canadien choisissant



Des aménagements spacieux et agréables. Le coin cuisine tout en long offre beaucoup d'espace tandis que la banquette du carré permet de se caler lorsqu'on travaille à la gîte.

Depuis le fond de celles-ci, on accède facilement par l'intermédiaire d'une trappe à une zone technique permettant d'inspecter et d'entretenir les systèmes (mèche du safran, secteur de barre, pilote automatique, échappement, etc.).

Certains chroniqueurs français ne se

généralement l'option avec un moteur plus puissant, ce qui était le cas sur le bateau essayé. Une bonne idée pour les candidats sérieux à la croisière au long cours, la puissance dans les mauvaises conditions étant toujours un précieux critère de sécurité.

À 2000 tours, nous nous déplaçons à 7 nœuds en traînant le dinghy et nous atteignons 7,5 nœuds à 2 800 tours. La bonne isolation sonore ajoute au confort de cette mécanique qui transmet bien peu de vibrations à la coque. Un bon mot également pour le compartiment moteur, accessible sur trois faces, et si vaste qu'on pourrait facilement installer une étagère de rangement d'accessoires d'entretien au-dessus du bloc.

### Bavaria 39 Cruiser

Longueur de la coque: 11,93 m  
 Longueur à la flottaison: 10,71 m  
 Maître bau: 3,97 m  
 Tirant d'eau: 1,85 m ou 2 m selon les versions  
 Déplacement: 8 300 kg  
 Lest: 2 500 kg  
 Motorisation: Volvo Saildrive 55 CV

Matériau: Sandwich verre/polyester/divinicell/kevlar  
 Réservoir d'eau: 360 l  
 Réservoir de carburant: 210 l  
 Surface de voilure (mât enrouleur): 7,7 m<sup>2</sup>  
 Surface de voilure (performance): 86 m<sup>2</sup>  
 Prix: 224 000 \$ incluant livraison au Québec, préparation et traitement Interprotech

Distribué au Québec par Le Centre du Navigateur • [www.centredunavigateur.com](http://www.centredunavigateur.com)



Le cockpit offre un bon espace de vie, la console centrale regroupe tout l'appareillage électronique.



Le mât enrouleur Selden est d'excellente qualité. Au bas de l'image, la route crantée dans laquelle on peut insérer une manivelle pour débloquer la manœuvre d'enroulement.



Un espace de travail très confortable pour le navigateur. La console autour de la table permet de disposer beaucoup d'équipement électronique. Notez les équipets en haut de l'image, on les retrouve sur toute la longueur du bateau.



Le palan de patacas en cascade est efficace pour raidir l'étai avant. Il se manœuvre à la main et revient sur un simple bloqueur à came.

En définitive, on peut parler du Bavaria 39 Cruiser comme d'un croiseur à l'esprit pratique qui ne cherche pas à réinventer la roue, mais qui reprend à son compte quelques

bonnes recettes éprouvées. Compte tenu de la qualité de sa construction et des équipements offerts en série, voilà bien un croiseur familial disposant de solides arguments et dont le

rapport qualité/prix va sûrement inciter les futurs propriétaires à le regarder d'un peu plus près.



Courtier: Richard Boulet (418)-681-5655  
www.blyacht.com

DÉTAILS ET PHOTOS  
DES BATEAUX SUR  
www.blyacht.com



**Bénéteau First 36s7**  
1997  
Course, croisière, très propre, Interprotac 2006, possibilité d'échange, 129,900\$



**C&C 40/37 plus**  
2 cabines, course/croisière, moteur 47HP neuf 159 900\$



**Sea Ray Sundancer 340 2005**  
Mercurius 8.1, Garantie 2011, 100 heures, Génératrice, Propulseur, Guindeau, Air, Radar, État neuf, 239 000\$, Taxes payées.

#### VOILIERS :

Bénéteau	23	1988	Yamaha 8HP, enrouleur	23 900\$
C&C	26	1988	Diesel, dodger	29 900\$
Hunter	27	1990	Enrouleur, diesel	37 900\$
Tanzer	27	1985	Roue, diesel	23 900\$
Beneteau First 285	28	1988	Enrouleur, dodger	52 000\$
Bénéteau	321	1997	2 enrouleurs	109 000\$
Beneteau 323	32	2007	2 cabines, enrouleur	Sur demande
Nauticat	33	1988	Motorsailor, pilothouse	129 900\$
Bénéteau 343	34	2007	2 Cabines, enrouleur	Sur demande
Dufour 4800	35	1984	Enrouleur, très propre	69 900\$
Bénéteau First	36s7	1997	Course, croisière, rénové par BLY	129 900\$
Beneteau 373	37	2005	2 enrouleurs, 40HPYanmar	Sur demande
C&C 37/40 plus	39	1990	Yanmar 47HP neuf	159 000\$
Wauquiez	40	2007	Livraison 2007	Sur demande
Beneteau First 405	40	1986	2 cabines, enrouleur, 50HP	139 900\$
Bénéteau First	42	1985	Radar, enrouleur	99 000\$

#### MOTEURS :

Zodiac Pro 470	15'	2000	Yamaha 50HP, Remorque	14 500\$
Boston Whaler	16'	1982	Rénové, Mercury 90HP	14 900\$
Brig Rib	16	2005	Mercury 4 temps 60HP	22 000\$
Zodiac Pro Open	18	2007	Coque rigide	Sur demande
Zodiac Pro Open 650	21	2002	(2) Yamaha F60, Remorque	49 900\$
Zodiac Hurrricane	30	2003	Commercial, passagers	149 000\$
Sea Ray Sundancer	34	2005	100 heures, garantie Mercury	239 900\$
Prowler Sundeck	35	1989	Diesel, économique	129 900\$
AMT Trawler	42	1982	Diesel, 2 cabines	199 000\$
Sabreline Sedan	42	2003	Trawler rapide, (2) 500 HP	695 000\$ US

CHANTIER NAVAL

PRODUITS NAUTIQUES

VENTE DE BATEAUX



861, boul. Champlain, Québec C.P. 2538 G1K 7R3 Tél.: (418) 681-5655 Fax: (418) 681-4967



**Voiles neuves,  
le meilleur rapport qualité/prix**

Design informatisé

Plus de 1000 plans de voilure en répertoire

Service de réparations,  
vérification de vos voiles à l'automne

Enrouleurs Profurl

Cours de conception et de fabrication de voiles  
offert gratuitement à des groupes

Cours de réparation de voiles,  
appelez-nous pour plus d'informations

**Voiles Larsen**

1890 Marie-Victorin, Saint-Bruno, Qc, J3V 6B9  
(450) 653-6636 (800) 568-5624 FAX: (450) 653-3357

email: info@larsensails.net

http://www.larsensails.net

