

Une part de la réussite du chantier allemand tient dans cette recette : compétitivité et uniformité. Au tout début 2000, le Bavaria 37 n'est rien d'autre qu'un grand 34 et un petit 40, tous d'excellents produits industriels.

TEXTE ET PHOTOS DANIEL BARLE

A partir de 70000 €

Budget annuel moyen
(hors frais de port)

Francisation*	342 €
Assurance	365 €
Carénage	450 €
Entretien moteur	110 €
Total	1267 €

11,10 m • Croisière hauturière

Bavaria 37

Un succès allemand



On trouve seulement deux coffres dans le cockpit. Ils manquent un peu de volume.



Depuis la jupe, on accède à la barre en escamotant le siège du barreur.

C'est en automatisant, en optimisant les flux, en se concentrant sur des gammes courtes et en externalisant ce qui revient cher que le chantier Bavaria est passé du stade artisanal au mode industriel. Amorcé en 1995, le grand virage est pris en 2000 et les efforts d'investissement portent bientôt leurs fruits. En sept exercices, le chiffre d'affaires est multiplié par sept. Le Bavaria 37 qui sort à ce moment-là est l'illustration parfaite de ce que seront, pour le chantier allemand, les bateaux du futur.

En juillet 2007, le constructeur franchit une autre étape. Son fondateur (Bavaria a été créé en 1978), le charismatique et visionnaire Winfried Hermann, cède la totalité de l'entreprise au fonds d'investissement américain Bain Capital. Ce n'est pas anodin, ce n'est pas une péripétie, et cette date est un nouveau marqueur dans l'histoire de Bavaria. Il y avait la production d'avant la révolution industrielle, il y aura, à n'en pas douter, celle de l'après Winfried Hermann.

RAPPORT QUALITÉ-PRIX INCONTESTABLE

Ce Bavaria 37 dessiné par le cabinet J & J Design a été produit à 380 exemplaires, entre 2000 et 2002. C'est plus qu'un honnête succès pour un voilier de 11 mètres, l'un des moins chers de sa catégorie, proposé à sa sortie pour l'équivalent d'un peu plus de 96 000 €. Un rapport qualité-prix incontestable. Pourtant, il faut se souvenir de l'ambiance de l'époque, se remémorer les potins de pontons qui accueillaient chaque sortie d'un nouveau modèle estampillé Bavaria.

C'est que le « client » commençait à devenir un concurrent sérieux ! Aujourd'hui, avec une production de 3 500 bateaux annuels, le constructeur allemand est devenu l'un des tout premiers chantiers européens, ce qui n'a pas empêché l'intouchable Bénéteau de rester en place et de conforter sa place de numéro 1 mondial. Bien fini le temps où l'identification d'un bateau se faisait sur la silhouette. Pour reconnaître de façon formelle le Bavaria 37, il faut aller en bout de catway déchiffrer l'inscription de bordé à la poupe.



PRÉFÉRER LE QUILLARD CLASSIQUE

Au premier abord, celui-ci nous fait bonne impression. Il s'agit d'un modèle 2002, en version trois cabines et grand tirant d'eau. Sur ce dernier point, on peut d'ores et déjà indiquer que, si la zone de navigation ne requiert pas formellement un faible tirant d'eau, on s'orientera de préférence vers le quillard classique, avec ses 1,85 m sous l'eau. Le demi-mètre supplémentaire de tirant d'eau est en effet un atout certain aux allures de près, avec des performances de niveaux nettement supérieurs à ceux qu'on enregistrera à bord d'un 37 à petit tirant d'eau.

Côté construction, le Bavaria 37 est issu d'une chaîne de montage sur laquelle de nombreux postes sont automatisés. Mais les robots ne sont pas seuls à la manœuvre, et la part de l'homme reste encore importante. La coque est en polyester, renforcée par un varangage stratifié dans les fonds.

RIEN A SIGNALER SUR LE PONT

Le pont contremoulé est un sandwich aïrex, avec des renforts d'aluminium dans les zones de fixation de l'accastillage lourd. Par rapport à la concurrence directe, hors lest, le Bavaria 37 accuse un déficit de poids de

1 Deux barres de flèche poussantes pour un mât haubanné en ligne.

2 La console porte-instruments du cockpit est d'une robustesse à toute épreuve.

3 La baille à mouillage est suffisante pour emmagasiner environ 60 mètres de chaîne.



De bonne dimension, la table à cartes se révèle toutefois très inconfortable à la gîte.

quelques centaines de kilos. Ce moins devient un plus pour les performances. Pour ce qui est de la solidité, nous ne nous hasarderons pas à faire un parallèle entre poids et solidité.

Nous avons passé plusieurs heures à bord. Sur ce que nous avons vu lors de notre visite, ce bateau ne semble pas avoir souffert de ses sept saisons passées à l'eau. Alors que, sur de nombreuses unités, on constate un farinage du gelcoat des œuvres mortes après cinq ou six ans d'utilisation, sur ce modèle il n'en est rien. Seules quelques petites griffures et rayures

sur la coque, le signe d'accostages un peu brutaux, ont attiré notre attention. Rien à signaler non plus sur le pont, doté de solides mains courantes en inox; les zones d'efforts (cadènes, embases de chandeliers, pieds de balcons) ne présentent pas la moindre microfissure. Le mât est du Selden à deux étages de barres de flèches poussantes (gréement dormant en ligne de 8 mm pour les galhaubans et les haubans, 5 mm pour le pataras), le pouliage et l'accastillage du Rutgeron. Nous avons déjà vu moins bien.

> Dans la même catégorie

Et si, à la place du Bavaria 37, on achetait un Bavaria 37? Le choix est en effet permis. Daté de 1995, ce bateau de 11 m appartient aux séries pré-industrialisation. Il n'est pas facile à trouver, mais la recherche fait partie du plaisir de la navigation! Plus cossu que le modèle de l'an 2000, ce croiseur familial vaut la peine qu'on se lance à sa poursuite (autour de 70 000 €). On peut également aller voir du côté de chez Hanse, qui proposait en 2000 son 371 de 11,25 m sur plan Judel/ Vrolijk. Difficile à

trouver également en occasion sur le marché français. Attention de ne pas se laisser abuser par des prix inconsidérés. On voit en effet des Hanse 371 affichés à 120 000 €, alors que le prix catalogue pour ce même modèle n'était que de 111 000 €. Le Dufour 36 Classic (11,02 m) est une autre possibilité. Apparu à cheval entre la fin (difficile) de l'ère Poncin et le début (prometteur) de l'époque Del Pardo, ce voilier agréable se négocie entre 80 et 85 000 €, ce qui nous apparaît un peu cher.

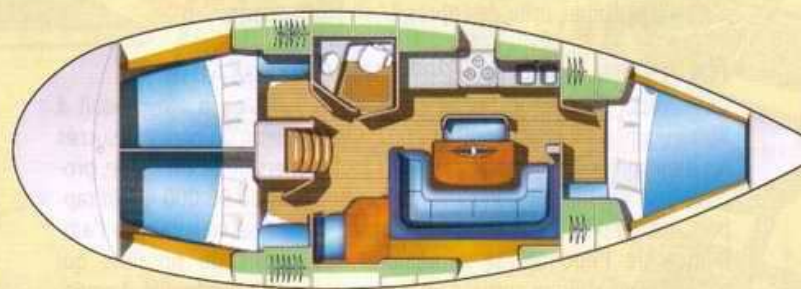
LE POIDS DES ANS N'EST PAS À REDOUTER

Le moment est maintenant venu de pénétrer dans le bateau après avoir ôté la plaque de Plexiglas faisant office de panneau de descente. Pour ce qui est de l'intimité, on repassera!

Ce qui frappe dans le Bavaria 37, c'est l'austérité de son ébénisterie. L'acajou (sapelli ou bossé) n'éclaircit pas le carré, qui ne dispose que de trois hublots latéraux et d'un seul capot de rouf, ici légèrement astérié. Il faut donc engager quelques dépenses pour donner un peu de chaleur et égayer l'atmosphère de cet intérieur un peu tristounet. C'est la seule grosse remarque négative que nous allons formuler à l'égard du bateau et une bonne occasion de faire notre auto-critique. En effet, lors de l'apparition en force des Bavaria sur le marché, nous n'avons pas été les derniers à émettre des réserves sur leur capacité à bien vieillir. En raison de leur prix d'achat attractif, il nous semblait alors que les premiers propriétaires faisaient une bonne

Fiche technique

Constructeur: Bavaria Yachtbau
Architectes: J & J Design
Diffusion: de 2000 à 2002 à 380 ex.
Matériau: Polyester
Longueur de coque: 11,10 m
Flottaison: 8,90 m
Maitre bau: 3,68 m
Tirant d'eau: 1,35 m ou 1,85 m
Lest: 1 800 kg
Poids: 5 400 kg
Voilure au près: 63 m²



- 1 **La barre.** Les paliers auto-alignants sont un réel progrès. Néanmoins ce système demande un entretien régulier si l'on ne veut pas perdre le bénéfice de cette technologie.
- 2 **Le moteur.** Il est bon de vérifier la préconisation du constructeur quant à la période de remplacement préventif du joint du moteur saildrive; et de contrôler que cela a bien été fait.
- 3 **La quille.** La qualité de la fonte des lests n'est pas irréprochable. Rien de dramatique hormis le fait que les coulures de rouilles qui font leur apparition au fil du temps ne sont guère esthétiques. La remise en état n'est pas compliquée, mais elle nécessite une mise au sec prolongée pour obtenir un résultat durable.
- 4 **Les fonds.** Sur le Bavaria 37, pas de contremoulage. Les fonds peuvent donc être aisément inspectés, les boulons de quille contrôlés, les bas de cloisons vérifiés. A part dans la zone centrale, tous les planchers sont vissés.



opération, en confiant à leurs successeurs le soin de régler l'addition... de la remise en état. Nous avons tort. Aucun des Bavaria que nous avons pu voir – et l'état de ce 37 le confirme – n'a à redouter plus que d'autres le poids et l'avanie des ans lorsque ces bateaux sont passés entre les mains de gens attentionnés, qu'ils ont été menés correctement, et entretenus « en bon père de famille ».

AUCUNE PEINE À RECOMMANDER CE VOILIER

Le Bavaria 37 est vendu comme un voilier de grande croisière. Soit ! Les emménagements recèlent de nombreux rangements, certes en quantité suffisante pour une croisière estivale, un peu insuffisants cependant pour pratiquer la vraie grande croisière. Le niveau de finition n'est pas à citer en exemple, car il est assez moyen, le chantier procédant à l'ajustage des cloisons au pistolet à colle ! L'ensemble est toutefois très acceptable et le Bavaria 37 répond parfaitement aux souhaits de la plupart des plaisanciers. Avec deux ou trois cabines, le plan d'emménagements ne révolutionne pas le genre, mais son classicisme, qu'agrémente une cuisine à l'américaine, est, si l'on ose dire, plutôt moderne. Nous

1 Le câblage du tableau électrique est soigné, comme en témoigne celui-ci, qui a vécu plusieurs saisons.

2 Chez Bavaria, pas de contremoulage des fonds, qui peuvent être aisément inspectés.

3 Le volume du compartiment moteur est tout juste suffisant pour les opérations d'entretien courant.

n'avons donc vraiment aucune peine à recommander en occasion ce bateau à la belle allure sous voiles, qui propose un espace confortable pour un équipage de 4 à 6 personnes et qui, pour l'instant, ne présente comme seul défaut que celui d'être à un niveau de prix à notre avis trop élevé. †

L'avis de Bateaux

Rien de vraiment révolutionnaire dans le Bavaria 37, si ce n'est sa méthode de fabrication, et la preuve administrée par la chantier allemand de la réussite de son process industriel. Le bateau s'adresse à une clientèle familiale plus adepte de la croisière confortable que sportive. Elle appréciera des performances qui se révèlent très satisfaisantes, et parfois plus que cela lorsque le bateau est mené par un équipage expérimenté. Le Bavaria 37 ne demande qu'un peu d'attention et un entretien régulier. Dans ces conditions, son aptitude à bien vieillir est strictement dans la norme. Si l'on peut regretter le manque de chaleur de la décoration d'origine, on peut tout autant se féliciter du bon niveau du plan d'emménagements. Les prix moyens constatés sur le marché de l'occasion en font un voilier bien placé dans sa catégorie. Celui-ci, bien équipé, à la vente chez Massif Marine, est affiché à 89 000 €. Massif Marine, Le Crouesty, 56640 Arzon. Tél.: 02 97 53 61 94, lecrouesty@massif.marine.fr ou www.massif.marine.fr



ANNE SÉCHET



Le bois sombre n'avantage pas l'intérieur de ce Bavaria. Le chantier a d'ailleurs choisi un bois plus clair par la suite.