

TEXTES : VINCENT BOURDIN - PHOTOS : JEAN-JACQUES POMARÈDE

PAROLE D'EXPERT

BAVARIA CRUISER 45

L'appel du large

A quelques mois de prendre une retraite bien méritée, Alexandre R. s'est lancé à la recherche du bateau idéal pour son projet de grand voyage. Finalement c'est sur ce Bavaria Cruiser 45 que son choix s'est porté, un bateau, comme nous allons le voir, extrêmement bien équipé et vendu dans un état irréprochable.

Lorsque Jean-Jacques Pomarède, expert du cabinet Cordice-Roy/Pomarède, arrive sur les lieux où doit s'effectuer sa mission, réaliser une expertise complète d'un Bavaria C 45 au sec à Port-Camargue, il est immédiatement séduit par l'ambiance qui règne entre l'acheteur et le vendeur. Ce dernier a prévu une collation, saucisson et vin rouge, consommée confortablement et dans la bonne humeur dans le carré du Bavaria. « Des transactions telles que celles-ci, on voudrait en voir tous les jours, racontera-t-il, d'autant que le bateau était vraiment en excellent état. Le vendeur, qui était vraiment soigneux et méticuleux, s'est vraiment attaché à livrer un bateau irréprochable. Lorsque j'ai précisé que le tuyau de gaz serait périmé en 2016, il a couru en acheter un neuf ! Les quelques petits défauts que l'on a pu repérer lors de l'expertise ont été corrigés dans la semaine qui suit. ». Notre expert a du en effet faire ses relevés d'humidité sur la coque en deux fois. « Le taux d'humidité est un peu faussé lorsqu'il est relevé juste à la sortie de l'eau. Il vaut mieux le reprendre quelques jours plus tard ». Ce qui lui donnera l'occasion de constater qu'en effet, tous les petits points relevés avaient été revus.

C'est exactement ce que recherchait Alexandre : « Avec la retraite, je vais enfin avoir le temps de m'occuper d'un bateau. Ce qui m'attire, c'est plutôt la grande croisière, avec une traversée de l'Atlantique à la clef, et plus si affinité, après une prise en main d'un an environ. » Le Bavaria 45, malgré son

LE JUSTE PRIX

Estimé à 149 000 €, ce Bavaria 45 Cruiser de 2011 se situe plutôt dans la fourchette haute de cette série que l'on ne trouve finalement pas si facilement que ça à l'occasion. L'équipement, comme précisé plus haut, est au top et on voit mal ce qu'il pourrait manquer pour réaliser un projet tel que le tour du monde, à part quelques panneaux solaires, peut-être ? D'autant que le soin permanent apporté par le vendeur, qui, aujourd'hui, le trouve trop gros pour naviguer avec sa seule épouse pour équipière, permet d'affirmer que cette unité se trouve dans un état impeccable, ce que confirmera l'expertise de M. Pomarède.



image de bateau de location à bas coût, n'est pas un si mauvais choix : il s'agit tout de même d'un plan Farr, sorti des moules en 2011 et suréquipé : Groupe électrogène, propulseur d'étrave, bosoirs, chauffage, dessalinisateur 140 l/h,

ensemble multi-média et j'en passe. Le bateau, sitôt expertisé et révisé, a été hissé sur un camion et a pris la route de Nantes où son nouveau propriétaire est basé. Avec en ligne de mire, un beau et long voyage, ...bien mérité !



FICHE TECHNIQUE BAVARIA CRUISER 45	
Longueur HT	14,27 m
Largeur	4,35 m
Tirant d'eau	2,16 m
Réservoir carburant	210 l
Réservoir eau douce	360 l
Motorisation	Volvo de 55 Ch
Déplacement lège	12 t
Surfaces de voiles	107 m²
Nombre de cabine	3 (existe en 4 cab.)
Couchages	6/10
Chantier	Bavaria Yachts (Allemagne)
Architecte	Farr Yacht Design
Construction	Polyester monolithique
Année de lancement	2010

A L'EXTÉRIEUR

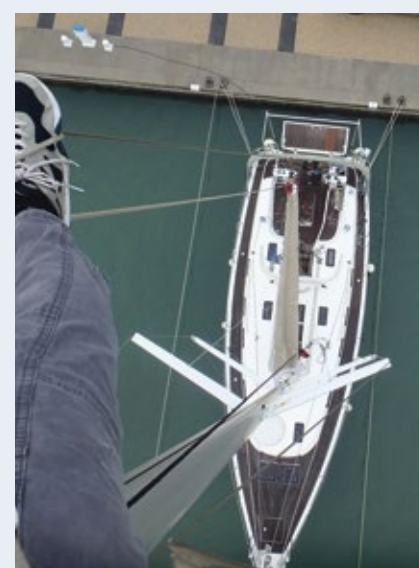
Comme dans la majorité des cas, l'expertise a lieu au sec, et même au moment de sa sortie de l'eau, ce qui permet de sortir les voiles et de constater que l'électronique fonctionne pendant son transfert vers la grue. L'acheteur ne voulant rien laisser au hasard, l'expertise portera également sur l'état du gréement, avec grimpe dans le mât, exercice confié par M. Pomarède à la société spécialisée A-Gréement. A de rares et minimes détails près, l'état général extérieur est tout simplement parfait, le pont en teck de bonne facture y contribuant pleinement.



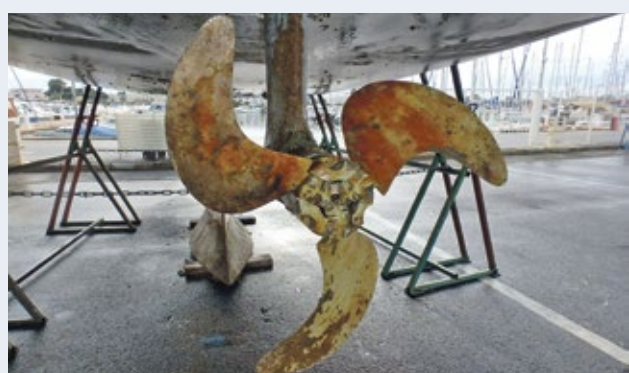
Dès sa sortie de l'eau, le testeur d'humidité affiche une valeur très satisfaisante ce qui est de bon augure. Et en effet, selon le rapport : « Après 3 jours au sec, nous avons effectué les relevés du taux d'humidité des œuvres vives avec l'appareil de type Tramex Skipper. Les relevés sont corrects. Les œuvres vives présentent un pourcentage d'humidité très correct après 3 jours de séchage. Ce contrôle a également été fait en double avec l'appareil de type Sovereign. Les résultats sont identiques. En conclusion, les œuvres vives sont saines. »



Le génois est à réviser, quelques traces d'usure ayant apparues à l'endroit où frotte le radôme. « L'installation d'un arceau de protection serait une bonne chose, conseille notre expert, qui pourra prolonger la durée de vie du génois ». A noter la présence d'un code 0 quasi neuf.



Vérifié par la société A-Gréement, le gréement ne présente pas problème particulier.



L'hélice tripale repliable Volvo illustre bien le degré d'équipement du bateau.



L'ensemble guindeau, enrouleur, baille à mouillage et balcon avant est en très bon état, même si l'expert note une « légère infiltration dans la baille à mouillage par le boulon de fixation du davier ». Un peu de silicone devrait y remédier.



L'électronique externe est constituée d'un ST70 et d'un grand écran multifonction C90W en parfait état de marche. Un pilote automatique est relié à l'ensemble.



Les ridoirs, cadènes, et haubans sont en bon état, exempts des traces brunes habituelles.



Le propulseur d'étrave, un Side Power, est un modèle en tunnel.



Piano Spinlock, winches self-tailing Lewmar et manœuvres courantes sont en très bon état, tout comme les hublots en plexyglas.



Le lazy bag est impeccable. On note la présence d'un hale-bas rigide Selden.

L'INTÉRIEUR

L'intérieur est à l'image du reste du bateau : bien entretenu, sobre et propre. Les aménagements confirment la tendance voyage du bateau et laissent la part belle à une grande cabine avant propriétaire dotée d'une multitude de rangements, et deux cabines arrière, chacune étant pourvue de son propre cabinet de toilette avec WC privatif. L'ensemble est correctement éclairé de hublots, le carré ayant pour sa part trois grands panneaux de pont peu avares de lumière naturelle. Structurellement le bateau paraît hyper-sain, varangues, boulons de quille et état des fonds de coque sont nickel. Un bon point pour le chantier allemand qui a été parfois décrié pour ses conditions de mise en œuvre bon marché. Seul petit point qui méritera un rafraîchissement, l'installation électrique, derrière le tableau, un peu « brouillonne ».



La table à carte est, une fois n'est pas coutume, dos à la marche du bateau. Autre originalité citée plus haut, l'assise qui empiète sur le carré. Tout ceci adhère aux nouveaux standards des tables à carte qui, de nos jours, servent plus à poser un ordinateur que des cartes papiers. Écran multifonction et VHF fixe Raymarine constituent l'électronique disponible à l'intérieur, agrémenté d'un poste CD/Bluetooth à écran LCD rétractable. Que demander de plus ?



Le carré, qui porte bien son nom, permet d'accueillir six à huit personnes confortablement installées à proximité de la cuisine. A noter que l'assise de la table à carte emprunte une place au carré grâce à son dossier amovible, ce qui ne devrait pas nuire. Il est rare, sur un bateau destiné au voyage, de manger à six ou huit à l'intérieur en pleine navigation...La sellerie est en bon état.



La cuisine en L est fonctionnelle et bien équipée : gazinière/four, four à micro-onde, réfrigérateur et glacière avec groupe froid, évier deux bacs et pas mal de rangements.



Un groupe électrogène Fisher Panda 4000S en excellent état vient parfaire un équipement déjà très fourni.



Le dessalinisateur, un Dessalator HR4 produisant 140 l/h est un modèle très répandu réputé efficace. Une preuve de plus de l'orientation voyage de ce Bavaria.



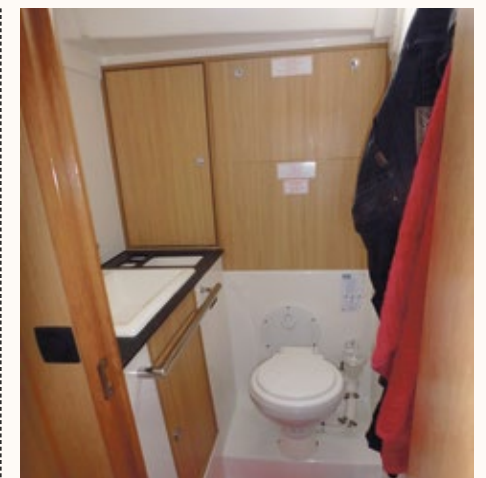
Cette box d'interface vidéo EchoPilot laisse supposer la présence d'un module ForwardScan (sondeur avant) couplé à la centrale Raymarine, un atout pour éviter les collisions avec les OFNI ou les roches mal cartographiées.



On voit ici en bas une cosse rouge non connectée ainsi qu'une connexion positive non isolée un peu plus haut, symptomatique de quelques branchements bidouille. Notre expert préconisera donc « l'isolation des fils à l'arrière du tableau électrique de la table à carte ».



Le moteur Volvo D2-55F n'affiche que 830 heures et semble avoir été bien entretenu. Les essais effectués par M Pomarède montreront « une bonne reprise, puissance, pas de vibration ». Le résultat des analyses d'huile est très satisfaisant.



Le cabinet de toilette de la cabine avant, avec lavabo et WC, sur tribord en entrant. La douche se situe dans un module séparé en face, sur bâbord.