

Charakter: Das Schiff verträgt viel Wind und Segelfläche. Der Rumpf ist voluminös, der Aufbau breit





In neuem Glanz

Bavaria hat nun auch ihre 40er durch ein modernes Farr-Design ausgetauscht. Das solide, eigenständige Schiff bereichert die Klasse der zwölf Meter langen Yachten um ein attraktives Angebot

Viel Dynamik bei Bavaria: ein Wechsel in der Geschäftsführung (s. Interview Seite 72), der neue Posten des Produktmanagers (siehe Kasten S. 69) und dazu neue Modelle in regelmäßigem Takt. Das jüngste ist die Bavaria Cruiser 40.

Sie differenziert sich zu den größeren neuen Typen Cruiser 45 (Test siehe YACHT 13/10) und dem Flaggschiff Cruiser 55 (12/09). Diese sind mit Doppelruderanlagen ausgestattet, die per Kardanwellen bewegt werden; das neue Schiff ist dagegen mit einem einzelnen Blatt und Kettenzügen bestückt. Des Weiteren gibt es nun eine dezidierte Navigationsecke, während auf der 45er die Kartenarbeit auf einem Salonsofa sitzend mit dem Rücken zur Fahrtrichtung zu absolvieren war. Und mit der 40er setzt die Werft nicht mehr auf eine Umbaumög-

Gute Lösung: Zwei separate, back- und steuerbords angeschlagene Großschoten ersetzen den Traveller am Niedergang

lichkeit zum Charterschiff, in dem sich durch das Entfernen von Wänden größere Kammern realisieren lassen: Es gibt nur eine Version als Dreikabiner. Wer mehr Stauraum statt vieler Kojen wünscht, nutzt eine der beiden identischen Achterkammern dafür.

Mit den übrigen Modellen gemeinsam hat die Cruiser 40 die aktuelle Bavaria-DNA: Farr Yacht Design als Konstruktionsbüro, BMW Designworks USA als Gestalter und technische Unterstützer. Mit den werftinternen Ingenieuren und Technikern verfolgen sie die gleiche Interpretation der modernen Fahrtenyacht: voluminöser Rumpf mit breitem Heck und hohem Freibord, relativ viel Segelfläche verteilt auf kurz überlappende Genua und üppiges Großsegel, reichlich Stabilität durch Ballast und Rumpfform. Weiter setzt man für alle Schiffe auf eine maximal große Badeplattform, die das offene Heck schließt.

Insgesamt ein mittlerweile gewohnter Anblick, nahtlos fügt sich die Neue ins Bild

der älteren Schwestern, wie sich zum Test beim norwegischen Händler Lunde Båt in Vetre südwestlich von Oslo zeigt. Lediglich der recht funktionslose konkave Knick im Aufbau ist ausgeprägter.

Simpel-funktionales Deckslayout

Mit druckvollen, stark in Richtung und Stärke variierenden Winden empfängt uns der regenwolkenverhangene Oslofjord. Üblicherweise würde man jetzt reffen, was mit dem Seldén-Rollmast und der gut funktionierenden Furlex-Anlage aus demselben Haus problemlos vonstatten geht.

Testweise steht jedoch erst mal Vollzeug an, und dies bei dichten Schoten. Auf anständige 6,5 bis 6,7 Knoten kommt die 40er an der Kreuz und schafft trotz unregelmäßiger, kurzer Welle 80 Grad Wendewinkel, was ordentliche, nein gute Werte für eine dezidierte Fahrtenyacht sind. Und dies zwar mit einem widerstandsarmen dreiflügeligen Faltpropeller (Extra), aber auch mit dem bremsenden





Wozu? Der funktionslose Knick im Aufbau ist bei der Neuen sehr ausgeprägt

Die Linie sind individuell und polarisieren. Das üppige Volumen prägt die Optik

Tunnel eines Bugstrahlruders. Krängungswinkel im üblichen Rahmen moderner Boote steckt die Neue problemlos weg.

Die Untersetzung der Doppelradanlage von rund zwei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag beschert dem Rudergänger vergleichsweise viel Armarbeit, aber auch im Sitzen auf der Luvseite lässt es sich noch gut steuern. Die Alternative wäre eine direktere Untersetzung, die weniger Weg, aber mehr Kraft erfordern würde. Verschwunden sind die herausklappbaren Fußstützen der größeren Schwestern; auf der 40 müssen simple Holzkeile reichen und tun es auch. Der Steuermann sitzt auf den Abdeckplatten für ein kleines Fach (Backbord) oder des Motorpanels gut und sicher.

Einfallende Böen pariert das Boot mit Bravour. Lediglich in echten Windspitzen verbunden mit raschen raumeren Drehungen und dichter Großschot verliert das Ruder durch die abermals gestiegene Krängung kurz die Wirkung, und das Boot luvt selbsttätig an. Dies jedoch nur um geschätzte 20 bis 30 Grad, dann ist der Druck raus, und der Rudergänger hat die Kontrolle wieder. Dieses Verhalten lässt sich einfach durch Reffen des Großsegels oder einen Mitsegler an der Großschot verhindern.

Welche besonders gelungen ist. Zwei 3:1-Taljen sind diagonal auf den Aufbau geführt und werden am Baum nach vorn, runter zum Deck und durch Abklemmer retour zu den Fallenwischen geführt. Die Maßnahme ersetzt einen Traveller (sowie entsprechende Verstärkungen unter Deck) und ermöglicht dennoch, den Baum bei wenig Wind in die Schiffsmittle zu ziehen, ohne das Achterliek zu sehr zu schließen. Weitere Effekte: Auf

spitzen raumen Kursen lässt sich der Kicker entlasten, und Starkwind-Halsen sind mit zwei Winschen (und zwei Bedienern) schneller erledigt – eine insgesamt praxisgerechte Lösung. Die kurzen Vorsegelschienen sind auf das Kajütdach gebolt, eine Variante, die enge Schotwinkel bewirkt und mitverantwortlich für die gute Höhe am Wind ist. Die Genuawinschen befinden sich wie üblich auf dem Süll. Sowohl die Groß- als auch die Genuaschot stehen der Einhandbedienung entgegen. Die ließe sich jedoch durch achtern auf dem Süll montierte Winschen, zusätzliche Umlenkungen und Klemmen händlerseitig herstellen.

Freude bereiten Kurse mit Schrick, dann marschiert die Cruiser 40 erfreulich schnell los, bis über 9 Knoten zeigt das GPS. Mit Gennaker macht es dann richtig Spaß, >



Vereinfacht: Die große Badeplattform wird per Hand aus- und eingeklappt

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 40 Grad)	6,7 kn
60 Grad Windeinfall	7,5 kn
90 Grad Windeinfall	8,0 kn
130 Grad (o. Gennaker)	9,0 kn
180 Grad (o. Gennaker)	6,5 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Wind: 16–21 kn (5 Bft.),
Wellenhöhe: ca. 0,6 Meter

Potenzial

STZ ¹	4,33
------------------	------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die 40er hat weniger Tuch in Relation zum Gewicht als die größeren Typen

Kojenmaße

Vorschiff	2,04 x 1,84/0,50 m
Salon	2,36 x 0,58 m
Achtern	2,00 x 1,60/1,24 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Stehhöhe

Vorschiff	1,92 m
Salon (Mitte)	1,94 m
Nasszelle (Bug/Salon)	1,90/1,93 m
Achtern	1,90 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Stauraum

Vorschiff	1100 l
Salon/Pantry/Navit	1410 l
Achternkammern (je)	410 l
Backskisten (je)	460 l

Knapp Durchschnitt Komfortabel

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: \sqrt{VS}/\sqrt{V} . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Farr Yacht Design
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	11,99 m
Gesamtlänge	12,45 m
Breite	3,99 m
Tiefgang/alternativ	2,05/1,75 m
Gewicht	9,0 t
Ballast/-anteil	2,8 t/31 %
Großsegel	49,0 m ²
Rollgenau (107 %)	32,0 m ²
Motor (Volvo Penta)	20 kW/27 PS
Kraftstofftank (Kunststoff)	210 l
Frischwassertank (Kunststoff)	210 l

Rumpf- und Decksbauweise

Handauflegeverfahren, teilweise Schaum-Sandwich. Iso-Harze, Schotten anlamiert, Deck-Rumpf geklebt

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft	129 591 Euro
Preis segelfertig ²	136 641 Euro
Komfortpreis ²	154 193 Euro
Garantie/gegen Osmose	2/5 Jahre
Werft	www.bavaria-yachtbau.com
Vertrieb	Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Günstig, durchdacht und konsequent: Die Bavaria Cruiser 40 ist ein rundum gelungenes Fahrtenschiff

Konstruktion und Konzept

- Klare Ausrichtung
- /➔ Polarisierende Optik
- ➔ Keine Ausbauvarianten

Segelleistung und Trimm

- Gute Höhe und Speed
- Hohe Stabilität
- Effektives Deckslayout

Wohnen und Ausbau

- Viel Platz und große Kojen
- Finish von GFK und Holz
- ➔ Schlingerleisten fehlen teils

Ausrüstung und Technik

- ➔ Ausstattung im Grundpreis



Das Schiff ist nur als Dreikabiner erhältlich. Für den Tiefgang gibt es zwei Wahlmöglichkeiten

Das Boot wirkt massig, aber unter Segeln ist davon kaum noch etwas zu verspüren

besonders wenn ein Modell an Bord ist, das sich selbsttätig nach Luv dreht und so tiefe Kurse ermöglicht wie Elvströms Allrounder, der auf dem Testschiff zum Einsatz kam. Das war zudem mit Rollgroß und Genua desselben Herstellers ausgestattet. Zum Einsatz kam der optionale Segelsatz (5710 Euro) aus Epex, Elvströms Sandwich-Membrane mit lastfaserorientiert ausgelegten Strängen aus Technora Black, einer schwarzen und reck-

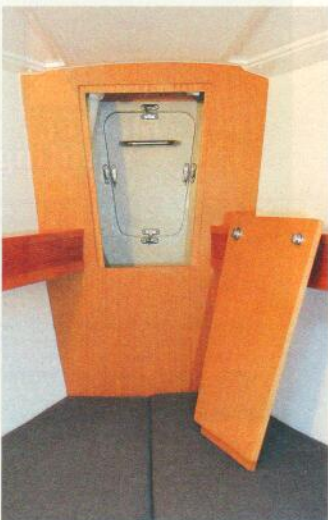
armen Hochleistungsfaser, die auf eine Trägerfolie laminiert und zwischen schützendes Gewebetuch (Taffetta) geklebt ist. Das mit fünf senkrechten Latten ausgestattete Segel, das wegen drei kürzerer Zwischenlatten keine Hohlschnitte benötigt, stand ebenso wie die Fock hervorragend und zeigte sich problemlos trimmbar.

Die Wanten des robusten, fraktionalen Zweisalingsrigg von Seldén greifen wie heu-

te vielfach üblich außen auf der Deckskante an. Der Mast lässt sich über einen kurbelbedienbaren Spanner in Maßen trimmen.

Drei Personen haben vor den Steuer säulen in Luv Platz, sie finden dort gute Sitzmöglichkeiten auf dem Süll oder den Duchten und haben Halt durch den fest installierten Cockpittisch. Der bietet nicht nur Platz zum Wegstauen von Fernglas, Kurbel & Co., sondern nimmt auch den herausklapp- und drehbaren Plotter (Extra) auf. Bei voller Kojenbelegung müssen also zwei Personen in Lee sitzen.

Besonderheit am Bug: Es gibt keinen Ankerkastendeckel (s. Foto links). Die senkrecht rotierende elektrische Ankerwinde (2070 Euro) ist an Deck montiert und fördert die Kette aus dem darunter liegenden geschlossenen Kasten durch ein Loch. Der Kasten ist trichterförmig gebaut, wodurch sich die Glieder nicht verhaken sollen. Falls es doch mal Salat gibt, lässt sich der Raum durch ei-



Besonderheit: Der Ankerkasten ist oben geschlossen, die Winde an Deck montiert. Wenn die Kette klemmt, ist sie durch eine Luke im Bugschott erreichbar

ne wasserdichte Klappe in der Vorschiffskabine erreichen.

Mit dem 38 PS starken Volvo Penta D2-40 kommt die 40er auf gute 7,7 Knoten unter Vollast sowie 7,0 Knoten bei Marschfahrt, und dies bei wenig Krachentwicklung. Dabei handelt es sich jedoch um den stärkeren Motor, der die Rechnung um 3665 Euro erhöht. Die Manövrier-eigenschaften sind normal. Das Bugstrahlruder ist allerdings angesichts des recht hochbordigen Rumpfes sicher eine gern genommene Wahl (6313 Euro inklusive separater Batterie).

Klarer Innenraum

Das große Rumpfvolumen zahlt sich unter Deck sicht- und fühlbar aus. Der Salon wirkt frei und offen. Niedergang und gleich zwei Mittelluks sorgen mit den rechteckigen Aufbau- und Rumpfffenstern für viel natürliches Licht. Der Eindruck wird durch die Innenschale des Himmels verstärkt. Für die Einbaumöbel war auf dem Testschiff Mahagoni furniert worden, weitere Wahlmöglichkeiten sind Eiche und Walnuss.

Die Pantry ist längs angeordnet, Halt liefert dort das Lehnengestell der Mittelbank. Am Tisch haben sechs Personen Platz. Die offenen Ablagen in Salon und Pantry mögen nett aussehen, werden aber erst durch nachgerüstete Schlingerleisten seetauglich. Dafür sind werftseitig schon Rollos zum Verdunkeln oder an den Luken zusätzlich noch Moskitonetze vorhanden. Ebenso indirekte Beleuchtung und Deckenspots mit LED-Technik.

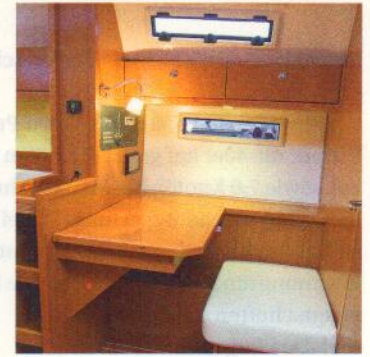
Im Salon zeigt ein Blick in die recht tiefe Bilge (die sich somit zum Stauen einiger wasserunempfindlicher Dinge eignet) eine extrem stark wirkende Bodengruppe aus GFK mit ausladenden und hohen Wrangen. Die Kielbolzen sind mit maximal breiten, unten abgerundeten ▷

Neue Person auf neuem Posten



Daniel Kohl aus Gmund am Tegernsee besetzt bei Bavaria die neu geschaffene Stelle

des Produktmanagers Segelboote. Seine Aufgabe ist, die Yachten von der Produktdefinition bis zur Markteinführung verantwortlich zu begleiten, er berichtet direkt an den neuen CEO Dr. Jens Ludmann (Interview nächste Doppelseite). Kohl hat Jura und Marketing studiert und war zuletzt Geschäftsführer des innovativen Mountainbike-Herstellers Bionicon. Der 39-Jährige segelt seit seinem siebten Lebensjahr und begann klassisch im Opti. Später war er in diversen Kielbootklassen aktiv, unter anderem im Starboot und in der Asso 99 sowie auf Dickschiffen.



Viel Platz: U-Sofa und Bank für sechs Personen, Längspantry und eine abgeteilte Navigation für Seekarte und Laptop

Platten sauber in Epoxid gebettet, was alles sehr vertrauenerweckend aussieht. Am Niedergang liegt die Gemeinschafts-Nasszelle mit Dusche. Durch eine schwenkbare Plexiglasscheibe lässt sich ein Teil des Raums vor Spitzwasser schützen, aber eben nicht alles.

Gegenüber wurde die Navigation untergebracht, die auch ein kleines, nettes Büro abgibt. Hier sitzt man mit Blick durch ein Rumpffenster und hat noch genügend Platz für etwas Einbaugeräte.

Die identischen Achterkammern verfügen über stattliche Kojen und genügend Schrankraum. Je ein Fenster zum Cockpit und ein Luk an Deck sorgen für Ventilation. Einzig das Fehlen von Türfeststellern und einer Schlingerleiste auf dem Schrank für eine bessere Nutzbarkeit wäre hier noch optimierbar.

Der große Rumpf schafft eine **gelungene Aufteilung** mit viel Komfort in jedem Raum

Die bevorzugte Kammer liegt eindeutig im Vorschiff. Hier freuen sich die Eigner über eine Koje mit dem Gardemaß 2,04 mal 1,84 Meter, einen 1,5 Quadratmeter messenden Fußraum, zwei Decksluken, einen großen und einen kleineren Schrank, Rumpffenster und eine eigene Nasszelle mit Duschmöglichkeit als Option.

Versteckte Posten

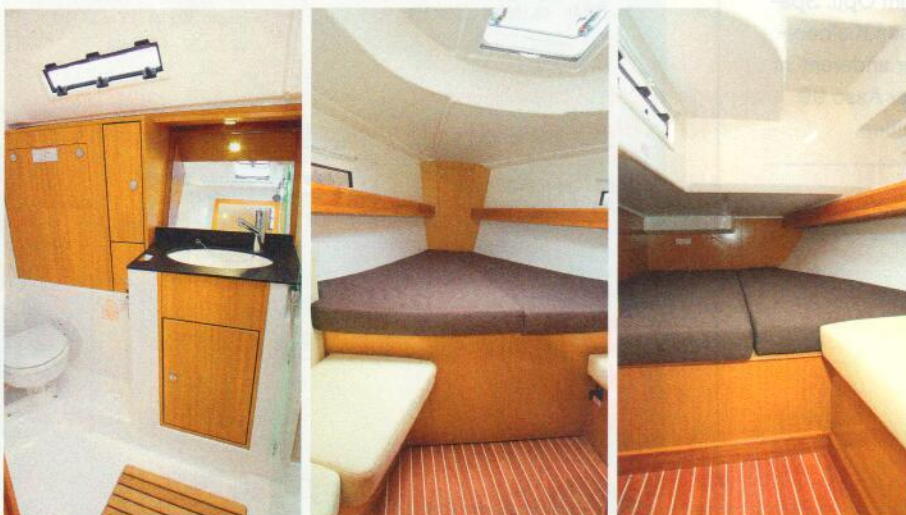
In diesem Zusammenhang wird der aufmerksame Kaufinteressent beim Studium der Preislisten stutzen. Die Duscheinrichtung im Vorschiff kostet 809 Euro extra, die achtern inklusive Abtrennung 1380 Euro. Das

macht dann aber einen größeren Tank nötig: Im Standard sind gerade mal 210 Liter vorgesehen, das ist zumindest bei voller Bettenbelegung zu wenig. Ein Zusatztank von 150 Liter Volumen kostet 773 Euro.

Auch ist im Basispaket nur eine Batterie enthalten, Anker und Kette fehlen, und weiter wäre das bei dieser Schiffsgröße sinnvolle elektrische Spill in der Bestellung anzukreuzen. Das muss der Kunde wissen, beschweren kann er sich nicht: Auch die neue Bavaria Cruiser 40 bleibt der Klassenprimus in Sachen Preis. Und ist dabei qualitativ aufgerückt, wie der Blick auf Spaltmaße, Dichtungsfugen und Möbelfinish zeigt. Dies gepaart mit dem vielen Platz und Komfort, den guten Segeleigenschaften, dem funktionierenden Deckslayout und weniger wesentlichen Merkmalen wie den vielen Luken und Fenstern schafft ein durchdachtes Schiff, mit dem ein Fahrtensegler nichts falsch machen dürfte. Was bleibt, ist eine polarisierende Optik. Die muss man nicht mögen, aber man kann es.

Das trifft auch auf die Konkurrenz zu: In der Summe ihrer Eigenschaften wäre die Cruiser 40 in erster Linie mit der Hanse 400 und der Océanis 40 von Bénéteau zu vergleichen. Dann passt noch die etwas teurere Dufour 405 Grand'Large und Jeanneaus neue Sun Odyssey 409, die ebenfalls kostspieliger ist. Insofern dürfte ein Messebesuch für potenzielle Käufer und Charterer dieses Jahr besonders spannend sein.

Fridtjof Gunkel



Gute Maße: Die Stehhöhen messen in keinem Raum unter 1,90 Meter. Die Nasszelle ist ebenso überzeugend wie die Vorschiffskabine mit 1,84 Meter breiter Koje und die Achterkammer. Auch an Luken und aufklappbaren Fenstern herrscht kein Mangel