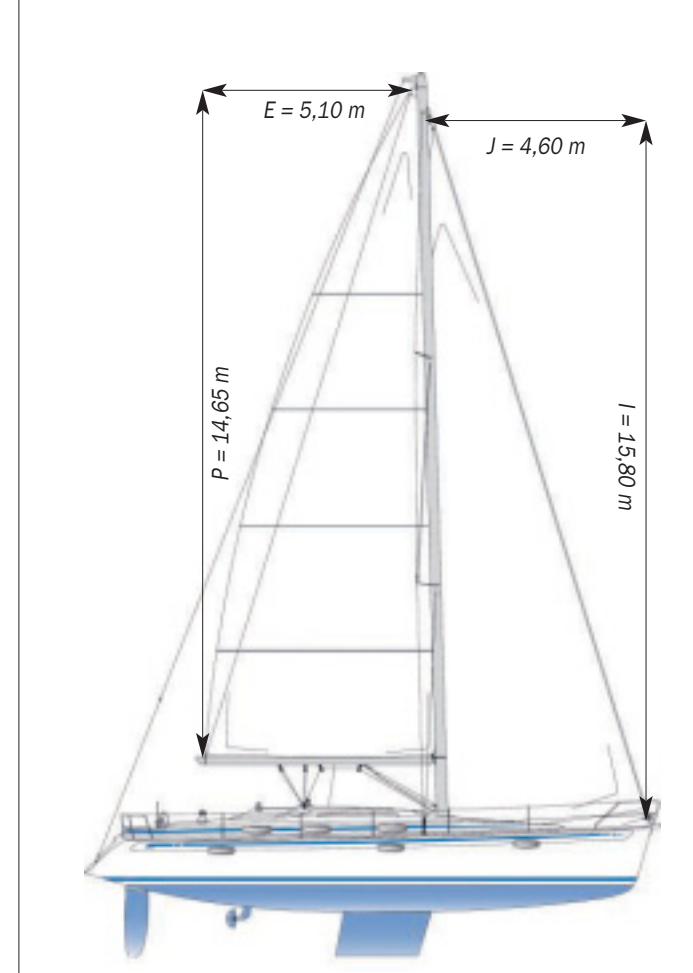


 **MESSENEUHEIT: BAVARIA 42**

Es werde Licht

Neuigkeiten aus Deutschlands größter Werft: Die 42 läutet eine Neuauflage der Bavaria-Urlaubsschiffe ein. Neben den gewohnten Tugenden ist die Yacht vor allem höher und heller geworden. Die erste Bavaria 42 stand vor Mallorca zum Test bereit.



Technische Daten

Konstruktion: J & J Design - CE-Entwurfskategorie: A

Maße: L_{üa}: 12,99 m - Rumpflänge: 12,83 m • LWL: 11,40 m • Breite: 3,99 m • Tiefgang: 1,80 m (Option: 2,15 m) • Verdrängung: 8.500 kg • Ballast: 2.800 kg • Ballastanteil: 33 % • Takelungsart: 15/16 • zwei Salingspaare, Oberwanten, Diagonals, Unterwanten • Mast: Seldén Aluminium • Baum: Seldén Aluminium • Segelflächen: Rollgroßsegel: 40,20 m², Genua: 58,00 m², Gesamt-Standardausführung: 98,2 m² • Maschine: Volvo Penta D2-55 4-Zylinder-Diesel mit 55 PS bei 3.000 U/min • maximales Drehmoment: 135 Nm bei 2.350 U/min • Antrieb: Saildrive mit dreiflügeligem Festpropeller • Verbrauch bei Marschfahrt: 7 l/h (0,88 l/nm) • Reichweite bei Marschfahrt: 240 nm • Treibstofftank: ca. 210 l • Wassertanks: 300 l

Werft: Bavaria Yachtbau GmbH, Bavariastraße 1, D-97232 Giebelstadt, Tel.: +49/(0)9334/9420, Fax: +49/(0)9334/942116, E-Mail: info@bavaria-yachtbau.com, Internet: www.bavaria-yachtbau.com

Händler: Grupo Yates Alemanes, Club de Mar, E-07015 Palma de Mallorca, Tel.: +34 971401883, Fax: +34 971707366, E-Mail: info@bavaria-mallorca.com, Internet: www.bavaria-mallorca.com. Weitere Händler auf Seite 160

Fahrleistungen

Wetterbedingungen beim Probeschlag: Wind: 13 Knoten (3-4 Beaufort), Windsee 0,5 Meter. Tanks halb voll, 3 Personen an Bord, alle Werte mit Rollgroßsegel und Genua. Unter Maschine sehr präzise zu manövrieren. Notstopp aus voll voraus: 2,5 Schiffslängen; Drehkreisdurchmesser: 1,2/1,5 Schiffslängen (links/rechts).

Schallpegel in dB/A					
U/min	kn	Cockpit	Salon	Vorschiff	Achterschiff.
600	1,8	55	57	55	63
2.300	8,0	70	78	60	75
2.950	8,5	72	75	62	81

Winkel zum Wind (Grad)	45	90	120	180
Geschwindigkeit (Knoten)	6,8	7,2	5,5	5,3

Nach wie vor verkaufen sich Bavarias Segelyachten wie das sprichwörtliche geschnittene Brot, vor allem im europäischen Chartergeschäft gelten sie als das Maß der Dinge. Aus gutem Grund: Nirgends gibt es derart viele Meter Schiff pro Geldeinheit. Und das ist auch bei der neuen 42 nicht anders: Gerade einmal 110.000 Euro rufen die Giebelstädter für knapp 13 Meter Yacht auf. Das ist absolut konkurrenzlos und viele Mitbewerber fragen sich da ganz offen, wie mit den Schiffen überhaupt noch Geld verdient wird. Trotz des Erfolges scheint es den Seglern in ihren liebsten Charterschiffen aber zu dunkel geworden zu sein, denn die größten Änderungen der neuen Generation, die mit der 42 eingeläutet wird, gab es in den Wohnräumen; die Neue kommt in ungewohnt hellem Mahagoni, zusätzlichen Fenstern und vor allem mehr Kopffreiheit.

Unter Segeln

Für des Rumpfdesign ist das slowenische Konstruktorsbüro J&J Design verantwortlich, das auch die bisherige Bavaria-Flotte zeichnete. Damit ist zuerst einmal wieder ein unkritisch segelndes Schiff entstanden, ein Punkt, den Bavariasegler mögen. Deswegen ist der Rumpf keinesfalls langsam, ganz im Gegenteil; bei knapp vier Beaufort und kleiner Welle läuft sie am Wind maximal 6,8 Knoten, halbwinds werden mit der Standardbesegelung gute sieben draus. Je weiter es vor den Wind geht, desto mehr fehlt dann jedoch Großsegelfläche, wenn die Yacht wie unser Testschiff mit der beliebten Großsegelrollanlage ausgerüstet ist, die bei Bavaria für gerade einmal 1.543 Euro in der Aufpreisliste steht.

Das Ruderblatt ist nicht übermäßig groß, denn es soll für beide Kielversionen passen. Kommt der Wind von achtern, fällt das synthetische Rudergefühl am meisten auf, bei mitlaufender Welle sind immer kleine Korrekturen nötig. Je weiter es an den Wind geht, desto weniger ist es spürbar, auch wenn



Gut für sechs: Cockpit mit breiter Rudergängerbank

die direkte Rückmeldung fehlt. Die 42 will aber auch keine Rennyacht sein, dafür gibt es die Match-Serie, sondern eine kommode Fahrtenyacht für zügige Reisen, und diese Rolle spielt sie prächtig. Serienmäßig ist das Schiff mit vernünftig dimensionierten Lewmar-Winschen bestückt, reibungsarm laufen die Leinen in Ruttgeron-Blöcken und selbst an einen kräftigen Achterstagspanner wurde gedacht um das Vorstag durchzusetzen; beiläufig keine Selbstverständlichkeit im Großserienbau.

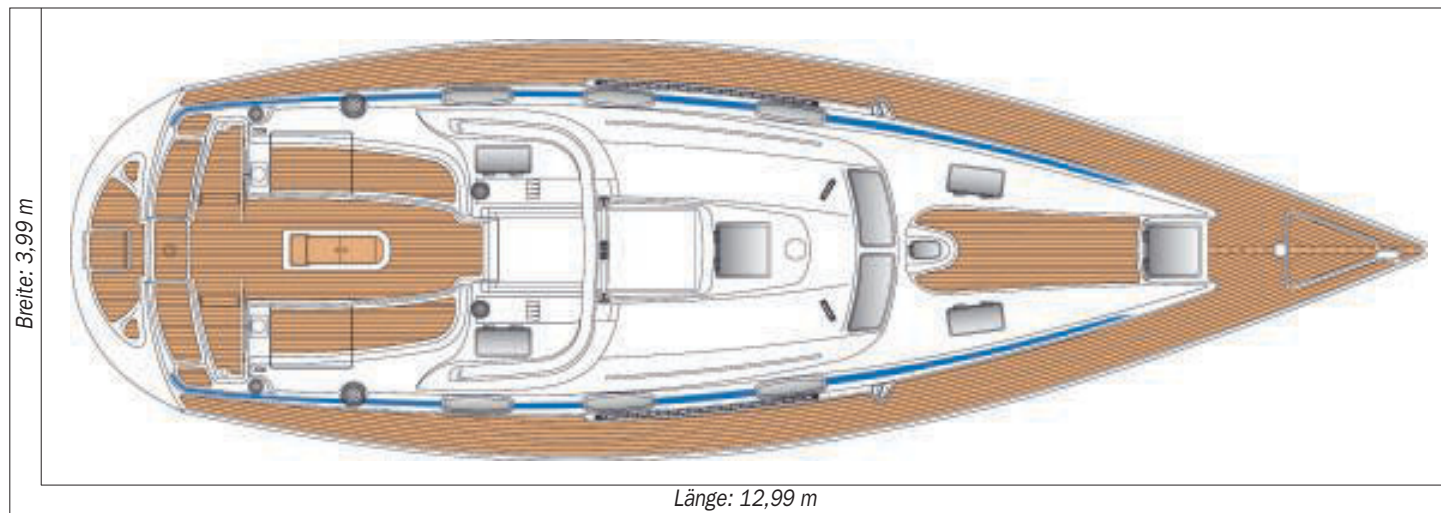
Ausstattung: Winschen Lewmar, 2 x 48, 2 x 40, Traveller/Genuaschienen/Blöcke Ruttgeron, Rollgenua Furlex 300 S.

An Deck

Spaß macht der Platz hinter den beiden Ruderrädern. Legt man das Schiff nicht zu sehr auf die Seite, fühlt man sich hier immer als Herr der Lage. ►



Macht was her: ausklappbarer Holztisch als Standard



Das Cockpit wird serienmäßig durch einen festen Cockpittisch geteilt, der sowohl Halt bei Krängung als auch Plätze zum Frühstück garantiert. Zugunsten der darunter liegenden Achterkabinen sind lediglich die an sich bequemen Bänke etwas flach.

Ein Langfahrtschiff wird aus der für Urlaubsreisen gedachten 42 nicht werden, konsequent wurde daher auf Stauräume verzichtet. Für Leinen und die Rettungsinsel stehen zwei flache Backskisten zur Verfügung, der Raum unter den Rudergängerbänken ist von außen komplett unzugänglich. Aber nichts ist ohne gute Seiten: Sowohl die Ruderanlage als auch die Heizung und der Autopilot bleiben hier von Seewasser und Ausrüstungsgegenständen unbehelligt. Ein nettes Detail ist das ins Deck versenkbare Sprayhood, das bei Nichtgebrauch mit einer funktionellen kleinen Persenning verdeckt wird. Wie der Spinnaker ist es jedoch in der Aufpreisliste nicht zu finden, sondern muss individuell geordert werden.

Maße: Bequeme, etwas flache Sitze, Sitzhöhe 0,41 m, -tiefe 0,47 m, Stül 0,38 m, 1,80 m lang; Tisch für sechs Personen 1,02 x 1,02 (0,39) m. Ruderhüllendurchmesser 1,0 m, Steuerung Lewmar Kette/Schubstange.

Unter Maschine

Bavaria schwört auf Volvo und mit 55 PS sind 8.500 Kilogramm Leergewicht ausreichend befeuert. Die maximale Drehzahl liegt bei moderaten 3.000 Umdrehungen, bei 2.300 liegen bereits das maximale Drehmoment und acht Knoten Marschfahrt an. Das dürfte mit dem starren Serienpropeller etwas weniger sein, das Testschiff war mit einem dreiflügeligen Faltpeller ausgerüstet. Durch den Saildrive sind Schwingungen ein Fremdwort und mit dem auf dem Stül stehenden Motorboot-Schalthebel sind Manöver leicht zu fahren. Der ist hier allemal besser aufgehoben als seitlich an der Steuersäule. Hafenmanöver brauchen einen kleinen Vorlauf, ehe der Propel-



Alles Serie: Instrumente im Tisch, elektrische Ankerwinch und Achtertagsspanner. Die Teleskop-Badeleiter verschwindet unter einer Klappe



Mehr Licht schaffen die zusätzlichen Decksfenster. Der Aufbau steigt für mehr Kopffreiheit hinter dem Mast an. Einen aufgeräumten Eindruck macht das versenkbare Sprayhood



lerstrom das Ruderblatt erreicht, und eigentlich könnte auf das Bugstrahlrudder verzichtet werden, auch wenn es ein viel geordnetes Extra ist.

Innenausbau

Unter Deck sind die Prioritäten klar verteilt. Große Kojen stehen an erster Stelle, gefolgt von großen Bädern, ausreichend Stehhöhe und viel Licht. Auf Gimmicks wurde daher weitgehend verzichtet. Das Hauptschott steht direkt unter dem Mast und versucht nicht, durch weites Vorrücken einen riesigen Salon vorzugaukeln.

Für die Idealbelegung von sechs Personen macht hier auch ein Regentag keine Angst, zumal die Salonsitzbänke durch die aufwändigen Polster außerordentlich bequem und ergonomisch fast perfekt sind. Einzig die Hinterbänker könnte der knappe Knieraum hinter dem Tisch stören. Zugunsten des Luxus der großen Nasszelle im Salon musste sich die Pantry in ihrer Größe einschränken. Sind die Spülbecken und der Kocher im Gebrauch, ist Arbeitsfläche knapp, dafür punktet die Pantry neben der Kühlbox mit einem kleinen Kühlschrank. Als Stauraum ist die frei stehende Bank vorgesehen, das kleine Schwalbennest und die zwei Schränke dürften zu wenig sein.

Am meisten beeindruckt der großzügig wirkende Raum mit Stehhöhen um die zwei Meter. Neben höherem Freibord wurde der Aufbau dafür hinter dem Mast noch einmal angehoben, durch zwei große Decksfenster fällt zusätzliches Licht. Zudem wurde die Schwere massiven, dunklen Holzes etwas zurückgenommen, die Schranktüren kommen zum Beispiel ohne massi- ▶



Bequem: aufwändig gepolsterte Sitzcke. In der Kunststoffkonsole ist Platz für Instrumente



ve Leibungen aus. Sicherlich genauso ein Punkt für eine günstigere Fertigung wie die graue Kunststoff-Instrumentenkonsole am Kartentisch.

Maße: Stehhöhen: Vorschiff 1,85 m, Salon 2,03 m, Niedergang 2,0 m, achtern 1,90 m, Sitzhöhe 0,47m, -tiefe 0,45 m, Lehne 0,47m. Kartentisch: 0,96x0,55 m.

Wohnen

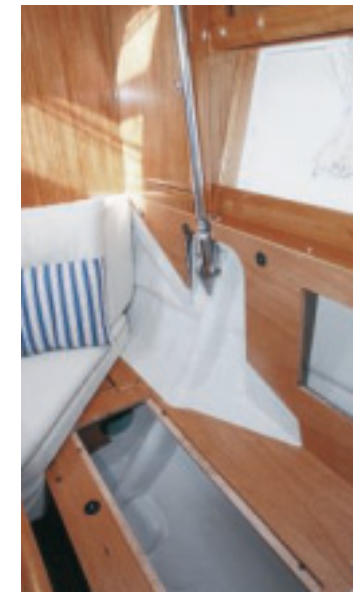
Sechs Personen schlafen ohne Einschränkungen auf der neuen Bavaria 42. Die Nasszelle endet am achteren Querschott, dadurch sind die hinteren Kabinen symmetrisch. Durch drei Fenster fällt genug Licht hinein und die Kojen sind lediglich durch den Motorraum fast unmerklich etwas in der Länge beschnitten. Eine Zweiklassengesellschaft wird aus der Crew durch das Vorschiff. Hier steht in einem hellen Raum mit viel Kunststoff das Portalbett fast frei. Der vorn schnell breit werdende Rumpf lässt für zwei Personen genügend Fußraum. Weiteres Plus der ersten Klasse ist das eigene Bad, das nur von hier zugänglich ist. Gewöhnungsbedürftig hingegen, zumindest an Bord einer Segelyacht, ist der mit beigem Teppich verkleidete Bettsöckel.

Kojen: Achtern 2 x 2,03 (1,90) x 1,40 m, minimal 0,67 m hoch; Vorschiff 2,08 x 1,60 m, Salon 2,0 x 0,65 m.

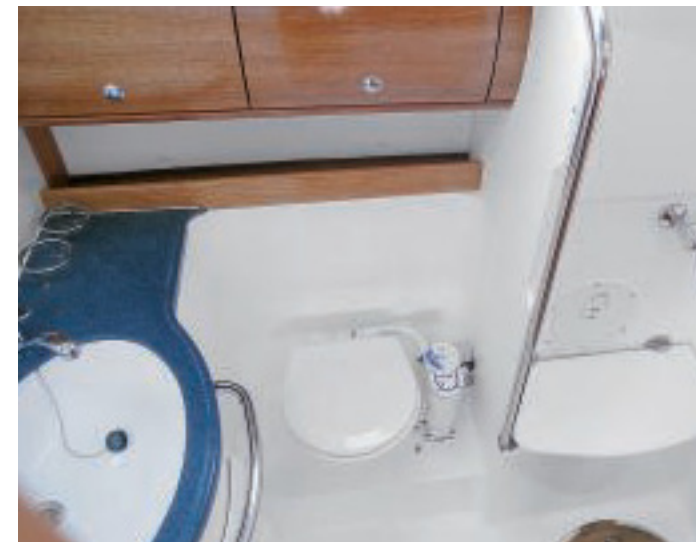
Konstruktion

Viel Mühe verwendet Bavaria auf eine großserienkompatible Konstruktion, Technik und Stauräume sind sorgfältig voneinander getrennt. Die meisten Bodenbretter sind verschraubt, im den Achterkabinen sogar eingeklebt. Trotz der vielen Innenschalen macht das Schiff einen durchaus soliden Eindruck. Der Zwang zum Sparen zeigt sich in Details wie der kompletten elektrischen Verkablung in der Deckschale. Leselampen in den Kabinen und im Salon können daher beispielsweise an den Wänden nicht montiert werden.

Bauweise: GfK-Sandwich, unter Wasser massiv; Innenschale als Wrangengerüst, im Kielbolzenbereich/an der Oberkante anlamiert, Schotten eingeklebt und an die Seitenwände laminiert, achteres und vorderes Schott komplett anlamiert; Rumpf-Deck-Verbindung geklebt/geschraubt. Innenausbau Mahagoni, Boden Laminat.



Große Kojen in der Achterkabine und im Vorschiff. Die Püttingfundamente sind einlamiert



State of the art: die große Nasszelle. Die Pantry fällt dadurch kürzer aus

Fazit

Die Bavaria 42 folgt dem aktuellen Trend nach höheren Schiffen und bietet klar strukturierte, helle Räume ohne Experimente. Wie kaum eine andere Yacht trifft sie das Bedürfnis des Zielpublikums nach unkomplizierten, einfachen Seglern. Vielleicht ist das eines der Geheimnisse der Erfolgsgeschichte von Bavaria. Die 42 jedenfalls macht alle Anstalten, diese fortzuschreiben.
Text/Fotos: Claus Reissig

Preis (exkl. MwSt.)

110.819,- Euro / 168.467,- CHF

Serienausstattung u. a.: Raymarine Tridata (Echo/Speed), Großsegel, Rollgenaua, Kompass, elektrische Ankerwinde, Boiler, Kühlschrank/Kühlbox, Teak/Cockpit, Landanschluss, Cockpittisch.

Mögliche Extras u. a.: Raymarine Plotter 2.871,- Euro / 4.364,- CHF, Autopilot ST 6001 5.155,- Euro / 7.837,- CHF, Rollmast 1.543,- Euro / 2.346,- CHF, Tiefkiel 3.155,- Euro / 4.796,- CHF, Spi-Ausrüstung 2.336,- Euro / 3.551,- CHF, Anker/Kette 638,- Euro / 972,- CHF, Heizung Webasto 5.000 W 3.052,- Euro / 4.640,- CHF, Radio/CD 491,- Euro / 746,- CHF, Ladegerät 1.049,- Euro / 1.595,- CHF, Bugstrahlruder 4.767,- Euro / 7.247,- CHF, 3. Batterie 284,- Euro / 432,- CHF.

Von den Seiten sehr gut zugänglich ist der 55-PS Volvo mit Saildrive

