



Viel Schiff. Die 50er bietet reichlich Platz – auch an Deck



Mischen possible

Mit vier Innenvarianten, drei Holzarten, zwei Kielen und Riggs ist die jüngste Bavaria ein vielseitiges Boot, das sowohl Eigner wie auch Charterer glücklich machen soll



Viel Aufbau. Das Laufdeck ist recht schmal, aber gut begehrbar und frei von Beschlägen. Die Luken sind versenkt

Neustart abgeschlossen: Mit der Bavaria Cruiser 50 hat die Werft aus dem Frankenland das letzte Schiff der Fahrtenlinie herausgebracht, die nun sechs Typen von 32 bis 55 Fuß umfasst. Klar, dass die Neue optisch und konzeptionell in die Reihe passt. Ein voluminöser Rumpf mit breitem Heck, viel Segelfläche mit gering überlappendem Vorsegel, große Heckklappe und reichlich Fenster und Luken sind die offensichtlichen Merkmale.

50 Fuß, das ist eine Größe, die sich auch stark an den Chartermarkt beispielsweise im Mittelmeer richtet. Den unterschiedlichen Bedürfnissen von Eignern und Vercharternern begegnet die Werft mit vier verschiedenen Interieur-Lösungen.

Die Zielsetzung für das Schiff war neben viel Platz, Wohnkomfort und Stauraum eine hohe Stabilität, wie Pat Shaughnessy von Farr Yacht Design betont, die das Schiff gemeinsam mit BMW Group Designworks USA sowie dem werftinternen Technikteam konstruiert und gestaltet haben. Shaughnessy: „Bei 15 Knoten wahren Wind wird das Boot nicht mehr als 20 Grad krängen. Und gerefft werden muss es erst ab 20 Knoten Wind. Die

Doppelrudieranlage, die wir ebenso auf der 55 sowie der 45 vorgesehen haben, gewährleistet auch bei großen Krängungswinkeln die volle Kontrolle.“

Schieres Deckslayout

Was beim Test zu überprüfen gewesen wäre, aber an zwei Tagen aufgrund der Bedingungen nicht möglich war. Port Alacati an der Türkischen Ägais nahe Izmir, eigentlich ein

Dorado für Surfer und somit als windsicher geltend, überrascht mit Schwachwind von maximal 3 Beaufort.

Gut 4,5 Knoten lassen sich dem Schiff an der Kreuz immerhin schon bei 6 Knoten Wind entlocken, bei einem moderaten Wendewinkel von knapp 100 Grad. Dabei liegt die Yacht noch neutral auf den beiden angewinkelten Rudern, deren Existenz eigentlich nur in den Wenden zu spüren ist. Bei 9 Kno-

Kaum verbesserbar ist die Belüftung. 17 Luken und 12 Fenster schaufeln eine frische Brise ins Schiff



Schienen auf dem Dach. Leider erfolgt die HOLEPUNKTVERSTELLUNG per Bolzen



Da klappt's. Und auf verdeckte Fallen und Strecker verzichtete die Werft

ten Wind zeigt die Logge bis zu 6 Knoten an, das kann sich sehen lassen. Und dazu stellt sich ein leichter, wünschenswerter Ruderdruck ein.

Das Boot verfügt für einen Cruiser über ein ansehnliches Verhältnis von Segelfläche zu Gewicht, die Segeltragezahl beträgt immerhin 4,7. Erfreuliche Leistungsdaten und vor allem eine hohe Stabilität zeigten bei mehr Wind die kleinere Cruiser 40 (YACHT-Test in Heft 13/10) und das Flaggschiff Cruiser 55 (Ausgabe 12/09). Insofern sollte sich das hochrechnen lassen.

Zu den ordentlichen Leistungen tragen auch die leichten und gut stehenden Epex-Segel von Elvström bei, die optional sind. Das Großsegel ist im Standard konventionell ausgeführt, auf dem Testschiff als Rollversion mit durchgehenden senkrechten Laten, die eine schöne Achterlieksrundung ermöglichen.

Die Großschot kommt ohne Traveller aus und besteht aus zwei unabhängigen 2:1-Taljen, die beidseits am Baum nach vorn, an Deck und auf die Fallenwischen am Niedergang führen (s. Foto rechts). Mit dem System lässt sich der Baum bei wenig Wind in die Schiffsmitte ziehen, ohne das Groß zu sehr zu schließen. Funktioniert bestens, ist aber auf Wunsch auch auf eine durchgehende Schot umrüstbar.

Eine weitere Option: Die beiden Großschoten lassen sich nach achtern auf die Gennakerwischen umlenken und liegen dann im Zugriff des Rudergängers. Dem entziehen sich jedoch die beiden weiter vorn montierten Genuawischen.

Der Steuermann arbeitet mit zwei 90 Zentimeter durchmessenden Rädern, die von Anschlag zu Anschlag eindreiviertel Umdrehungen benötigen. Die Kraftübertragung erfolgt per Wellen. Der Rudergänger findet gute Sitzpositionen vor und kann für besten Halt der Füße beidseits Schrägen aus dem Boden klappen. Sein Blick schweift über einen großen Aufbau mit vielen versenkten Luken und ein aufgeräumtes Deck.

Die Wanten des bewährten Zweisalingsriggs von Seldén sind außen angeschlagen. Das ist die bootsbauerisch bessere Lösung, bedeutet aber Unterwanten, die auf dem Weg nach vorn im Weg sind. Die gering überlappende Genua bedeutet einfaches Hand-



Großschot im Einsatz. Zwei unabhängige Taljen ersetzen den Traveller

ling und kurze Schotwege. Die Schienen sitzen auf dem Aufbau, was einen engen Schotwinkel ermöglicht, wenig Umlenkung nach achtern bedeutet und das Deck freihält. Das Achterstag wird per Kurbelspanner unter Zug gesetzt. Den sinnvollen hydraulischen Spanner gibt es als Option.

Auf Knopfdruck öffnet die Heckklappe per Elektrospeindeln. Die mobile Leiter wird in zwei Öffnungen eingehängt. Die Aufstiegs- hilfe dient ansonsten für den Zugang zum vorderen Segelstauraum und kann pfiffiger-

weise auch in den Bugbeschlag oder an die Bordwand gehängt werden.

Weitere Schapps an Deck finden sich in flacher Form unter den Duchten und in einem zentralen Stauraum unter dem Cockpitboden achtern, ermöglicht durch die beiden Ruderkoker anstelle von einem. Im Cockpit finden locker acht Personen Platz, aber zum Essen am Tisch dürfte es für eine Crew dieser Stärke eng werden.

Positiv auffällig sind noch ein drehbarer Plotter auf dem Tisch, der versenkt wer- ➤

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 50 Grad)	5,5 kn
60 Grad Windeinfall	6,3 kn
90 Grad Windeinfall	6,5 kn
120 Grad Windeinfall	6,0 kn

Wind: 6–8 kn (2–3 Bft.),
Wellenhöhe: glattes Wasser

Potenzial

STZ ¹	4,66
------------------	------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl ist gerechnet mit den Flächen der Standardbesegelung

Kojenmaße

Vorschiff	2,10 x 1,99/1,92 m
Stockbett o.	2,00 x 0,64/0,53 m
Stockbett u.	2,00 x 0,76/0,43 m
Achtern	2,00 x 1,46/1,14 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) ² Gemäß YACHT-Definition

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Bavaria Cruiser 50
CE-Entwurfskategorie ... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 14,99 m
Gesamtlänge 15,57 m
Breite 4,67 m
Tiefgang/alternativ 2,25/1,85 m
Gewicht 14,1 t
Ballast/-anteil 4,6 t/33 %
Großsegel 67,0 m²
Rollgenau (107 %) 60,0 m²
Maschine (Volvo) 55 kW/75 PS

Rumpf- und Decksbauweise GFK im Handauflegeverfahren. Rumpf unter Wasser Vollaminat, darüber und Deck Sandwich mit Schaumkern. Anlamierte Bodengruppe

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Wert 247 401 Euro
Preis segelfertig² 253 305 Euro
Komfortpreis² 273 207 Euro
Garantie 2 Jahre
Werft www.bavaria-yachtbau.com
Vertrieb Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Voluminöses Fahrtenschiff mit viel Platz und Komfort, hoher Stabilität und einfacher Bedienung

Konstruktion & Konzept

- + Eindeutige Ausrichtung
- + Vier Innenraumlayouts
- + Niedriger Grundpreis
- + Solide Struktur
- + Große Heckklappe
- + Klare Decksgestaltung

Segelleistung & Trimm

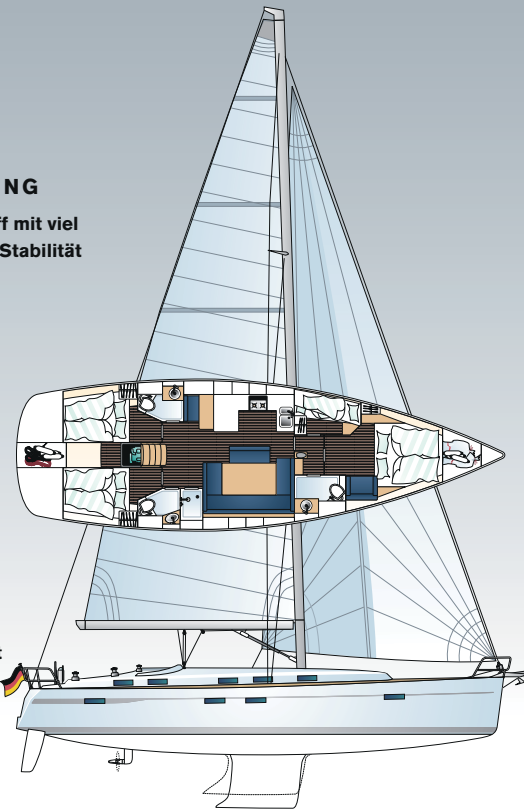
- + Ordentliches Potenzial
- + Gute Großschotführung

Wohnen & Ausbauqualität

- + Gute Raumaufteilung
- + Viele Fenster und Luken
- + Separate Duschen

Ausrüstung & Technik

- + Gute Komponenten
- + Tanks in der Schiffsmitte
- + Aggregaterraum vorhanden
- + Gute Fußstützen



Eine von vier Versionen. Vier Kabinen und drei Nasszellen



Badeinsel. Die Leiter lässt sich auch am Bug oder an der Seite einhängen

den kann, sinnvoll platzierte Haltegriffe im Cockpit und auf dem Kajütdach, ein Pilzlüfter sowie die gute Nutzbarkeit von Aufbau und Vorschiff als Liegeflächen.

Der schnörkellos-schiere Gesamteindruck von außen setzt sich unter Deck fort. Der rechtwinklige Ausbau erfolgt im Standard mit Mahagoni-Furnieren, Alternativen sind die hellere Eiche oder die dunklere Walnuss. Der helle Himmel besteht teilweise aus mit Skai bespannten Platten, das wirkt weniger als so manche durchgehende GFK-Verkleidung. Und ist praktischer.

Vernünftige Dimensionierungen

Gelungen die Platzverhältnisse: Das Schiff ist einerseits luftig genug im Salon und bietet viel Stehraum am Niedergang, andererseits wurde nicht dem Hauptraum zu Lasten der Kabinen zu viel Volumen gegönnt.

Es gibt eine dezidierte Navigation mit Blick nach vorn, eigenem Sitz und einem Tisch, der groß genug für Sportbootkarten ausfällt. Gegenüber liegt eine separate Dusche, das macht Sinn. Ebenso, dass einer der achteren WC-Räume vom Salon aus zugänglich ist. Die Pantry ist als U ausgeführt und liegt gegenüber der Sitzgruppe. Satte 2,30 Meter misst die Arbeitsfläche in der Länge.

Sie liegt zudem mit einem Maß von 0,93 Metern angenehm hoch.

Ein Top- und ein Frontlader schlucken reichlich Kühlgut. Platz für eine Mikrowelle beispielsweise ist vorhanden. Schade aber: Der Kocher bietet nur zwei Flammen.

Vier Versionen für den Innenraum offeriert Bavaria: drei Kabinen, vier Kabinen mit einer Stockbettkammer oder zwei identischen Vorschiffskammern oder fünf Kabinen. Je nach Version variiert die Anzahl der Toilettenräume zwischen drei und vier. Diese Vielfalt sollte alle Wünsche abdecken können und eben auch gut den Chartermarkt bedienen.

Was positiv auffällt, ist die große Anzahl der Öffnungen: Nicht weniger als 17 Luken und 12 aufklappbare Fenster stehen im Aufbau und Cockpit zur Verfügung und sorgen für eine optimale Belüftung von oben und von der Seite.

Schön auch: Die Tanks sind mehrheitlich in der Bilge untergebracht. Das konzentriert die großen Gewichte, was gut für die Schiffsbewegungen und die Leistung ist – und Stauraum unter den Kojen in jeder Kammer schafft. So ist denn für jede Kabine das übliche Gepäck für zwei Personen locker unterzubringen.



Klare Sache. Ausgewogene Platzverteilung, eine echte Navigationsecke und eine separate Dusche mit Zugang vom Salon

Nicht schwierig auf einem 50-Fuß-Schiff, aber dennoch erwähnenswert: Die Stehhöhen in den Wohn- und Schlafräumen kommen auf gute zwei Meter. Ergonomisch ebenso voll ausreichend sind die Kojen bemessen. Selbst die knapp wirkenden Stockbettkojen sind mit minimal 64 Zentimetern Schulterbreite genügend.

Gestiegene Qualität

Insgesamt kann die jüngste Bavaria überzeugen. Sie erfüllt die gestellten Aufgaben

nach Stabilität, Platz, Komfort und Varianz. Mit ihren Eigenschaften und durch den Preis wird sie zur direkten Konkurrenz der ebenfalls neuen Hanse 495 (YACHT 8/11). Die Bavaria Cruiser 50 kostet im Grundpreis 247 401 Euro, was verwundert, denn die Hanse startet etwas niedriger. Preislich und konzeptionell liegen weiterhin Beneteaus Oceanis 50 und Jeanneaus 49 i auf Augenhöhe.

Bei der Bavaria ist einiges im Grundpreis enthalten, was sonst erst auf der Extrapliste erscheint: Elektrisch absenkbare Ba-

deplattform, Cockpitboden und Duchten mit dem Ersatz-Teak Iroko belegt, Cockpitdusche, Cockpittisch, mechanischer Achterstagspanner, Springklampen, Relingsdurchstieg und der Cockpittisch sind wünschenswerte Dinge. Aber es findet sich jetzt auch Zubehör, das vielfach Standard ist, als Option wie beispielsweise Logge und Lot, elektrische Ankerwinde oder Haltegriffe an der Salondecke. Insofern sollte der potenzielle Käufer die Preislisten genau studieren und auch die diversen Paketlösungen durchrechnen, die die Großserienwerften derzeit anbieten.

Wie auch schon bei den älteren Modellen der neuen Serie ist auf der Bavaria Cruiser 50 das Bemühen um mehr Qualität spürbar. Die Spaltmaße gehen in Ordnung, die Bodenbretter knarzen nicht mehr, die Versiegelung mit Topcoat ist fast durchgängig, auch nur versteckt einsehbare Holzarbeiten sind sauber ausgeführt. Vertrauenerweckend erscheinen besonders die Dimensionierung und Ausführung der robusten Bodengruppe mit kleinen Fächern und tiefen, breiten GFK-Trägern. Qualität – ein Thema, dem sich der neue Bavaria-Boss Jens Ludmann verschrieben und die entsprechende Abteilung aufgestockt hat. Mehr dazu auf der nächsten Seite.

Fridtjof Gunkel

Die neue Bavaria ist nicht mehr die günstigste. Die Preise der Großserienwerften haben sich angeglichen



Option Stockbettkabine. Wirkt eng, reicht aber für zwei völlig aus



Option Vorschiff. Eine ganz große oder zwei kleinere Kammern sind erhältlich

FOTOS: YACHTK. ANDREWS, ZEICHNUNG: A. HOPPENHAUS