

**TEST BOEILICHTEN
WEGGEGOOD GELD?**

TWEEDEHANDS
Jantar 21: licht en
sterk vanaf € 8.500

BOOT HOLLAND
'Leeuwarden' gro
met 30 procent

WATERKAMPIOEN

02|2003|24 JAN

CHARTERSPECIAL

Overzichtskaart Europa Reportage motorboten op de Ierse Shannon
Reportage flottieljezeilen in Griekenland Vergelijk: 25 Nederlandse
charterbedrijven - Wat hebben zij in de aanbieding?

PLUS 2 EXCLUSIEVE
ABONNEE-AANBIEDINGEN

VAARIMPRESSIE

BAVARIA 38

Onoverwinnelijk in prijs/kwaliteit

ANWA

02



€3,65 39

BAVARIA 38

ALLES IN ORDNUNG



Plus

- + Prijs/kwaliteit
- + Binnenruimte

Min

- Genuanieren
- Geen handgrepen binnen
- Voetensteun kuip
- Teak kuip en banken

Voor de één is en blijft het vloeken in de kerk; voor de ander is het niet meer dan logisch om de Bavaria te kiezen in plaats van zijn concurrenten. Geen merk dat in de watersportwereld zoveel tegenstrijdige emoties oproept dan Bavaria. De wildste verhalen doen de ronde. Geruchten groeien uit tot bijkans mythische proporties. Het lijkt bijna niet meer doenlijk om met een neutrale blik naar een Bavaria te kijken. Voor de nieuwe 38 doen we opnieuw een poging.

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

OE je ook over Bavaria mag denken, niemand kan om de opmerkelijke prestaties van de botenfabriek (niet zo eerbiedig geformuleerd misschien, maar de waarheid) in Giebelstadt heen. Nog geen dertig jaar geleden werd gestart met de productie van jachten, geheel in de stijl van de auto-industrie volgens een soort lopende-bandsysteem. Tegenwoordig lijkt Bavaria Yachtbau een gooi te doen naar een plaatsje in het Guinness Recordboek. Om maar eens wat feitjes te noemen: een compleet dek klaarmaken voor afmontage kost gemiddeld een half uurtje, een 38-voeter bouwen (van hars tot 'af') vergt niet meer dan hooguit acht dagen, een motor inbouwen kan in 3 minuten. De jaarproductie van Bavaria ligt op 2.200 boten; in Nederland worden per seizoen ongeveer driehonderd nieuwe schepen afgeleverd. De capaciteit ligt op dit moment op 3.500 boten. Stuk voor stuk cijfers die je een paar jaar geleden toch lachend naar het rijk der fabelen zou hebben verwezen.

PRODUCTIE SPEELDE PARTEN

Nou wil 'veel' natuurlijk nog lang niet zeggen dat het ook 'goed' is. De enorme productiviteit



heeft Bavaria zeker parten gespeeld. Er waren problemen met rompen die op de transportband vervormden, teakdekken die niet deugdelijk bleken, lekkende luiken. Wie veel produceert, krijgt in dat geval de bal keihard middenin z'n gezicht teruggespeeld. Als je een paar honderd of misschien wel duizend boten voorziet van luiken die lekken, kun je erop wachten dat er praatjes in de wereld komen. En die kwamen er dus ook. Bavaria lijkt zich als geen ander bewust van die 'fragiele' positie. Binnen de productie zijn daarom inmiddels 22 'kwaliteitspunten' vastgesteld waar de voortgang van de bouw wordt gecontroleerd.

Wat betreft de bouw heeft Bavaria in de afgelopen jaren ook bijgeleerd. Na het lamineren van de romp (het enige wat nog voor 100 procent met de hand gebeurt) komt hij op een productieband. Nog tijdens het uitharden van de romp worden de bodemmallen binnenin en het hoofdschot geplaatst. Daarna verdwijnt de romp in een 'temperatuurkamer' om de uitharding te versnellen en wordt het dek erop gelegd. Het hoofdschot wordt vervolgens rondom vastgelamineerd waarna het 'casco' verder kan uitharden. Onder water is de romp vollaminaat, boven water wordt schuim als kernmateriaal gebruikt. In het dek worden op plaatsen waar extra stevigheid en stijfheid nodig is (bijvoorbeeld waar beslagen worden geplaatst), aluminium platen ingelamineerd.

Bavaria lijkt met de nieuwe 38-voeter te zijn afgestapt van het gebruik van grote binnenmallen waarin vervolgens een interieur werd 'gekit'. Als je het schip van binnen bekijkt, valt op hoe goed het te inspecteren is. Schotten en wrangen zijn hoog opgelamineerd en de interieurmallen die zijn gebruikt, bijvoorbeeld ter plaatse van de kajuitbank, hebben verder geen constructieve functie. Al met al zit de 38 in wezen heel conservatief in elkaar. Ter verstijving van de romp zijn echter geen langsvormingen - in de vorm van stringers bijvoorbeeld - aangebracht.

GEEN VERRASSINGEN

Het ontwerp van de 38 stelt je niet voor verrassingen. Integendeel: het past naadloos in de Bavaria-lijn, anders zou je ook niet verwachten. Opnieuw is geprobeerd om een zo allround mogelijk jacht te maken. Met veel ruimte onderdeks en acceptabele zeileigenschappen. Het gewicht van het jacht is met 7 ton gemiddeld, het ballastpercentage van 30 is relatief gezien aan de lage kant. Het schip is met twee kielversies verkrijgbaar: 1,70 meter diep en ruim 2 meter diep. Wie er een beetje kijkt op heeft, weet dat je, wil

je met een 38-voeter aan de wind nog iets klaarspelen, toch voor die diepe versie zult moeten kiezen. Verder wordt de boot aangeboden met verschillende opties in zeilen. Het exemplaar in deze Vaarimpressie is voorzien van de diepe loden kiel in combinatie met een rol-grootzeil en rolgenaa.

Ook wat betreft het interieur oogt deze nieuwe 38 'als vanouds'. Wie één keer in een Bavaria is geweest, zal andere Bavaria's van een afstand herkennen. Alle zaken in het interieur komen terug in alle modellen. Dat is de kracht van het bedrijf; door die eenvormigheid is het mogelijk om de boten zeer efficiënt en daardoor relatief goedkoop te bouwen. Maar het zou ook wel eens de achilleshiel kunnen worden. De eenvormigheid maakt alle boten tot een typisch massa-

De eenvormigheid is zowel de kracht als de zwakte van Bavaria

product. Terwijl het nou juist zo aardig is om je 'eigen' boot te hebben. Holland Sailing, één van de twee importeurs in Nederland, heeft dat heel goed ingezien en de Custom Line bedacht. Een manier om met redelijk eenvoudige en voordelige middelen van die boot waarop 'alles in orde' is, maar die ook wel heel erg fabrieksmatig is, je eigen boot te maken. Bijvoorbeeld door de romp in één andere kleur te spuiten en binnen wat leuke details te monteren; lampjes, boekenplankjes en dat soort zaken. De werf zelf ziet die ontwikkeling ook wel zitten, maar laat het 'tunen' van de boten geheel aan de importeurs over. Binnen het strikte productieschema is nou eenmaal geen mogelijkheid om boten 'naar wens' af te leveren. Een aardig nieuwtje in dit verband: de Regatta-line van Bavaria staat al in de steigers. Het wordt interessant om te zien of de werf in de nabije toekomst niet alleen wat betreft verkoop-aantallen, maar ook wat betreft wedstrijdprestaties hoge ogen kan gooien.

TWEE VERSIES

De nieuwe 38 is leverbaar in twee interieurversies: met enkele achterhut of dubbele achterhut. De eerste heeft een grote hut aan bakboord achterin en daartegenover een ruime natte cel; de tweede heeft twee hutten in het achterschip en

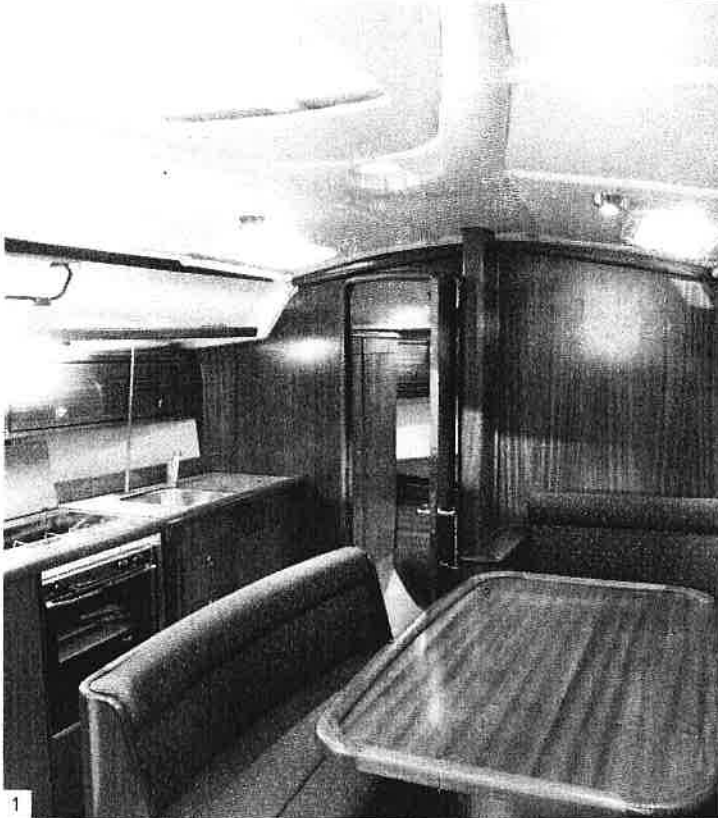
een kleinere natte cel. In beide versies is ook de kombuis anders van opzet. De één-hutversie heeft een U-vormige kombuis direct voor de natte cel, de tweehutversie een langsscheepse én een aparte bank bij de salontafel. Hoewel de eerste versie meer ruimte biedt en een U-vormige kombuis met name op zee veel prettiger is (je staat er aanzienlijk zeevaster), biedt wat mij betreft versie twee binnen wat meer gezelligheid.

PRIMA BEMETEN

Wat betreft maatvoeringen is er op de 38 niet veel aan te merken. De stahoogte loopt door het hele schip uiteen van minimaal 1,85 tot ruim 1,90 meter. Ook de bedden zijn prima bemeten: minimaal 2 meter lang en breed genoeg voor twee personen. Het bed in de voorhut is zelfs riant te noemen. Opvallend is verder de grote hoeveelheid bergruimte binnen. Zowel in de hutten als in de kajuit heb je kastjes in overvloed; in de kajuit zitten er bijvoorbeeld al niet minder dan dertien onder de gangboorden. Een minpunt: goede handgrepen binnen ontbreken. Je zou je aan de latten die aan de onderzijde de gordijntjes op z'n plaats houden kunnen vastgrijpen, maar ik durf de sterkte van die constructie niet voor 100 procent uit te proberen. Helaas moet je als minpunt toch de kwaliteit van het teak in de kuip en op de banken noemen. Rechthoeven rechtaan gelegd, zonder lijthouten, met scherpe punten en hoeken. Een bekleding die problemen zal opleveren, dat kun je zo al zien. Holland Sailing heeft dat onderkend: wie teak op zijn of haar Bavaria wil, krijgt het. Maar dan wel gelegd door Holland Sailing zelf.

DE ZOVEELSTE

De Bavaria 38 is de zoveelste in een lange rij modellen van dit merk. Niet zo vreemd, want de werf wisselt doelbewust elke tweeënhalve tot drie jaar de modellen. 'Uit statistieken blijkt dat onze klanten elke vier tot vijf jaar een nieuwe boot willen', zegt Thomas Thurau van Holland Sailing. 'Eigenlijk per definitie een grotere. Een 32-voeter wordt dan ingewisseld voor een 36- of zelfs 38-voeter. Die doelgroep van mensen die wat nieuws zoeken, moet je dus elke vier tot vijf jaar wat nieuws kunnen bieden. Bavaria heeft inmiddels zo'n uitgebreid klantenbestand dat we precies kunnen zien welke maten in welke jaren het meest zijn verkocht; daar kun je dus je productie doelbewust op aanpassen'. Nou zou het frequent wisselen van modellen ook een nadeel kunnen hebben. Door de modellenwisselingen in combinatie met de relatief lage prijzen voor

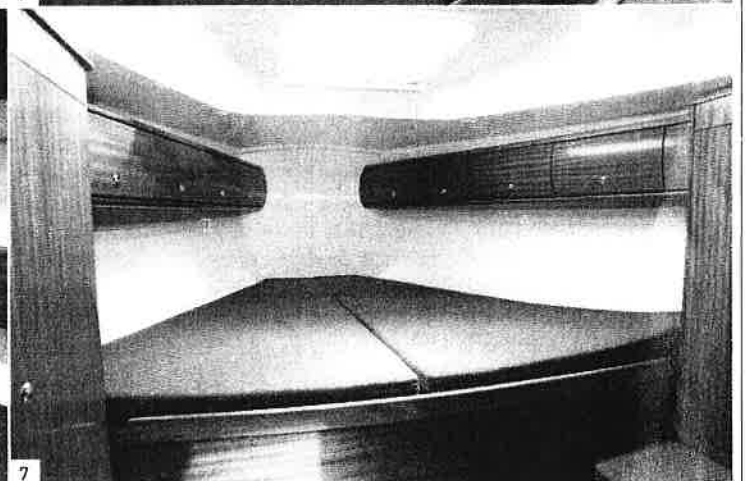
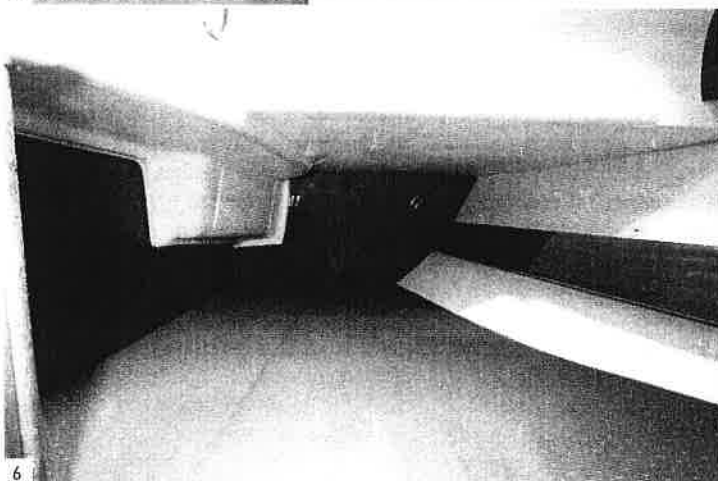


1 en 2, 3 en 4 De kajuit kent twee uitvoeringen, afhankelijk van het aantal hutten in de boot. De twee-hutsversie biedt met de langsscheepse kajuit weliswaar meer ruimte dan de drie-hutsversie. Die laatste heeft echter een U-vormige kombuis, waarin je 'zeevaster' kunt koken, en een gezelliger interieur dankzij de aparte bank bij de tafel.

5 De natte cel in de versie met twee hutten is zonder meer ruim. In de versie met drie hutten gaat de tweede achterhut ten koste van de ruimte in de natte cel; het moet uit de lengte of de breedte komen, nietwaar.

6 Ruim bed en veel bergruimte in de achterhut.

7 De voorpiek kan, door het grote bed en de hoeveelheid bergruimte, worden aangemerkt als de eigenaarshut.





Ruime kuip met standaard stuurwiel. Goede voetensteun voor de bemanning ontbreekt in de kuip; om je tegen de banken aan de overzijde schrap te kunnen zetten, is de kuip te breed. Je kunt dus in wezen niet om de aanschaf van de optionele kuipafzel heen; dan zit je wel prima namelijk.

nieuwe jachten, kan de waarde van tweedehandsboten in het geding komen. Uit marktgegevens, bijvoorbeeld in de Koerslijst, blijkt daarvan nu nog geen geval te zijn.

VLAK VAREN

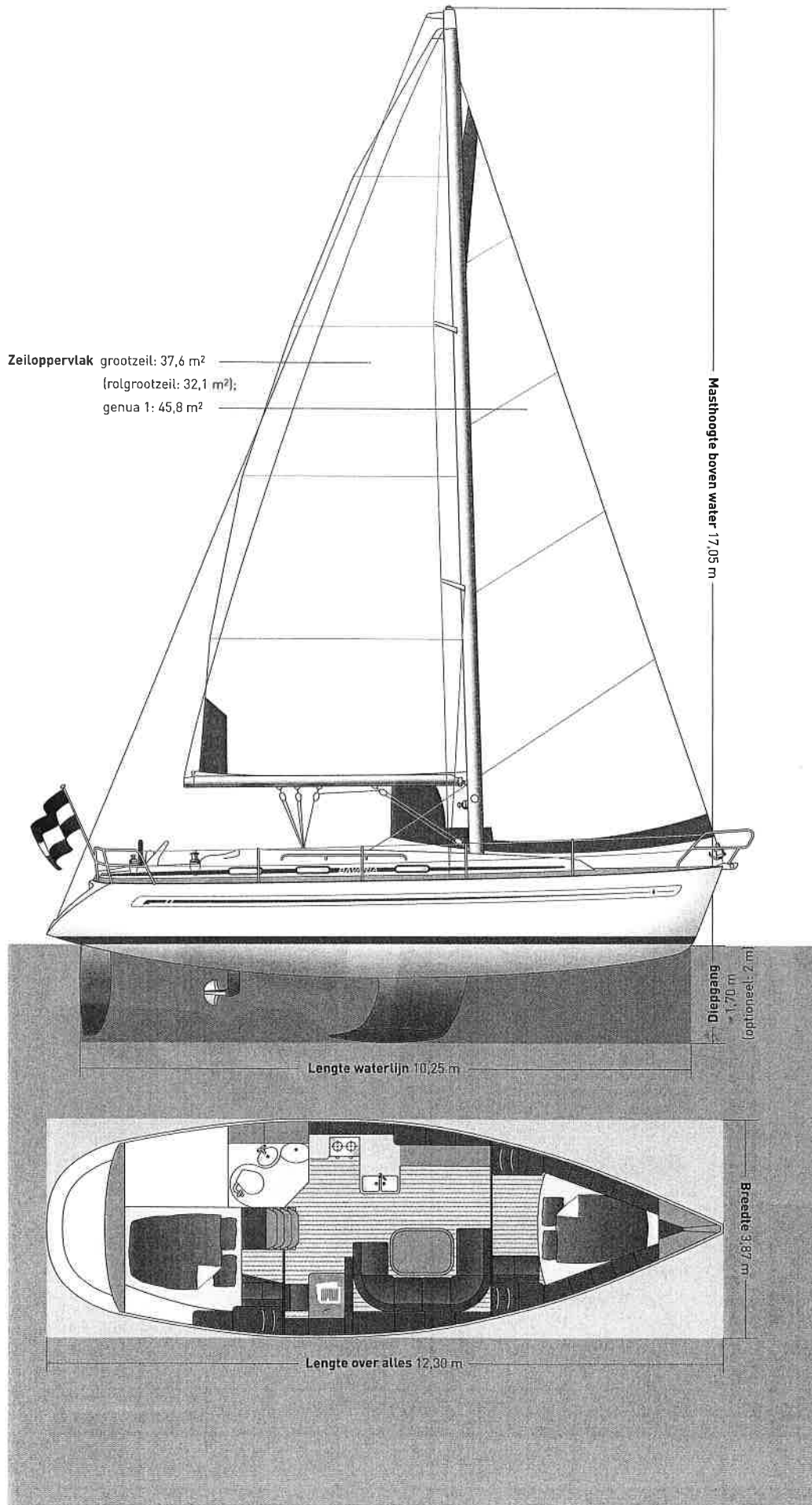
We varen met de nieuwe 38 vanuit Worskum op een kil, winderig IJsselmeer. Met 15 tot 18 knopen wind, dik 4 tot een 5, en een golfhoogte van ongeveer 40 centimeter. Essentieel bij ontwerpen als deze 38 is dat je ze probeert vlak te varen. Dat zit hem in de relatief flinke kont van het schip. Helling zorgt ervoor dat het roer onder een flinke hoek komt te staan; wordt die hoek te groot, dan verslechteren de stuureigenschappen. Om een boot als dit vlak te kunnen varen op hoge koersen is het echter wel belangrijk dat je de windenergie zo effectief mogelijk omzet in snelheid. Met andere woorden: je moet de zeilen goed kunnen trimmen. En ofschoon we deze 38 met z'n (optionele) rolgrootzeil met doorlopende latten en rolgenua heel behoorlijk in de hand kunnen houden, kan het toch beter. Het nadeel van een rolgrootzeil is nou eerzamer het ontbreken van een val: spelen met de valspanning is dus niet mogelijk. Wel kun je door de uithaler strak door te zetten, proberen het zeil zo vlak mogelijk te maken, maar bovenin heeft dit toch niet het beoogde effect. De kar van de overloop naar lijn biedt soelaas. Echter: de overloop zit op het kajuitdak. Op zich geen probleem, ware het niet dat je grootschoot tevens dienst gaat doen als

neerhouder. Nou is dat wel weer op te vangen door wat minder schootspanning te geven en de kar wat naar loef te zetten. Maar dat wil je weer niet om het grootzeil goed te laten lozen. Dat is een dilemma waar je met deze zeilvoering niet uitkomt. Bovendien is met deze wind de grote genua op aandewindse koersen eigenlijk net teveel van het goede. In vlagen gaat de boot erin 'hangen' en dat levert alleen maar helling en minder direct sturen op. Maar inrollen komt de snit weer niet ten goede, dus laten we hem staan omdat het 'net wel, net niet' te doen is. Wel is het jammer dat de genua's te licht bemeten zijn; je draait je met deze wind een breuk aan die lap. Toch vallen de prestaties helemaal niet tegen. Hoog aan de wind kunnen we nog altijd net binnen de 40 graden sturen - vooral natuurlijk dankzij die diepstekende kiel. De snelheid is daarbij ook heel behoorlijk: ruim 6,5 knopen. Op koersen die net wat lager liggen, gaat het onder deze omstandigheden heel wat soepeler. Met een knik in de schoot gaat de boot echt lekker lopen en put hij voordeel uit z'n niet al te hoge gewicht. Bijna 7,5 knopen op de gps zijn dan je beloning. En ook met een bakstag windje stieft de Bavaria 38 met een kleine 7 knopen lekker door. Toch vraag je je af waarom het concept 'rolgrootzeil en -genua' zo vanzelfsprekend iedere keer weer wordt gebruikt. Waarom geen standaard high-aspectfok in combinatie met een conventioneel grootzeil met een enkellijns reefstelsel? Dat heeft nog eens als voordeel boven

een rolmast dat je écht in de kuip kunt blijven. Als je een grootzeil in de mast draait, moet je namelijk altijd nog naar voren om de pal op de roltrommel om te zetten en zo de trommel te blokkeren. Bij zo'n zeilvoering zou je voor die dagen met weinig wind een flinke halfwinder kunnen leveren (desnoods in een chute zodat hij makkelijk te zetten en te strijken is). Het ontbreekt in de standaardversie aan goede voetensteun in de kuip. Wie lekker steun wil hebben, kan daarom bijna niet om de optionele kuipafzel heen.

De Bavaria 38 is een boot die precies biedt wat je verwacht: veel binnenruimte en heel aardige zeileigenschappen voor een zeer scherpe prijs. Een boot die ook niet pretendeert méér te zijn. Voor die grote groep zeilers die net zomin dat soort pretenties hebben. In dat licht bezien lijkt het dus helemaal niet zo vreemd dat steeds meer mensen overstappen op Bavaria. Al moet je je op die lage standaardprijs ook weer niet helemaal blindstaren. Bij de standaardprijs kun je met een gerust hart nog een aardig bedrag optellen. Zoals de 4.250 euro transport- en afleveringskosten. En kosten voor een aantal basiszaken waar je eigenlijk niet buiten kunt. Zoals een middenbolder, buiskap, zeilhuik, anker en ankerketting. Wat niet wegneemt dat Bavaria een boot biedt die in dit segment wat betreft prijs z'n gelijke niet kent.

BAVARIA 38 IN DETAIL



Gewicht	7.000 kg
Ballast	2.100 kg
Motor	Volvo Penta MD 2030, 21 kW (29 pk)
Brandstof	150 l, kunststof
Water	300 l, kunststof vuilwater: 80 l, kunststof
Bouw	rondspantromp, volglas met aangeboute gietijzeren of loden kiel, vrijhangend spaderoer; dek en opbouw met schuim sandwichmateriaal
Voorpiek	tweepersoonsbed: 0,65 tot 2,15 m x 2,05 m; 4 x bergkast plus 2 x hang/legkast; zitje aan stuurboord; ruime berging onder het bed; stahoogte 1,85 m
Kajuit	voorzien van ruime, halfronde bank en eventueel aparte bank; veel bergruimte in kasten onder gangboord en grote kast aan bakboord; stahoogte 1,85 tot 1,90 m
Kombuis	voorzien van dubbele spoelbak en tweepitskooktoestel met oven; bergruimte in schappen onder gangboord en kasten onder aanrecht; stahoogte 1,85 m
Natte cel	voorzien van douche, toilet en wasbak; stahoogte 1,80 tot 1,85 m; afgewerkt in kunststof
Achterhut	tweepersoonsbed 1,20 tot 1,80 m x 2 m; stahoogte voor bed 1,90 m; voorzien van zitje; bergruimte in diverse schappen en hang/legkast
Ontwerp	J & J Design
CE	A
Aftimmering	mahonie
Elektriciteit	startaccu 55 Ah/serviceaccu 140 Ah; standaard walstroominstallatie vanaf € 102.640 (excl. € 4.250 transport- en afleveringskosten)
Prijs	vanaf € 102.640 (excl. € 4.250 transport- en afleveringskosten)
Standaard	onder meer: walstroominstallatie, 1,70 m kiel, conventioneel grootzeil met rolgenna, Raymarine Tridata
Prijs schip	€ 128.000
Vaarimpressie	€ 128.000
Extra's	teakdekken, laminaat rolgrootzeil en rolgenna, diepe loden kiel
Bouw	Bavaria Yachts, Duitsland
Verkoop 1	Holland Sailing Suderséleane 17-19 Postbus 41 8710 AA Workum telefoon (0515) 54 23 35 fax (0515) 54 31 11 www.hollandsailing.nl e-mail info@hollandsailing.nl
Verkoop 2	Van den Bosch Yachting Marina Muiderzand IJmeerdijk 4 1309 BA Almere telefoon (0365) 36 93 33 fax (0365) 36 92 22 www.bavaria-yachts.nl e-mail info@bavaria-yachts.nl