

DER GETUNTE Cruiser

Man nehme eine reinrassige Fahrtenyacht, bestücke sie mit längerem Mast und Baum, bolze einen etwas tieferen Kiel darunter – und segle los. Die Bavaria-Werft tat dies mit der Cruiser 40 derart überzeugend, dass man so „mal eben“ beim kroatischen Kornati-Cup siegte

TEXT MICHAEL KRIEG FOTOS WERFT, MICHAEL KRIEG

Die Bavaria-Werft tunte die 40 Fuß lange Farr-Konstruktion mit einem auf Leistung getrimmten Optionspaket zum Performance-Cruiser mit aufregenden Segeleigenschaften, was die Bezeichnung „Sport“ mehr als rechtfertigte.

Das jedenfalls empfand ich als Tester, als ich bei besten Bedingungen die werft-eigene „Sporty Rosy“ vor Laboe auf der Kieler Außenförde erleben durfte. Beim Lokaltermin ging es aber auch darum herauszufinden, ob die auf mehr Leistung gebürstete 40er trotzdem noch als echte Fahrtenyacht gelten kann.

Eine ganz schöne Wuchtbrumme – das ist der erste Eindruck, als wir die knapp zwölf Meter lange Yacht mit breitem Aufbau über das offene Heck betreten. Die 40 Sport passt, wie alle sechs Typen der von 32 bis 55 Fuß langen Fahrtenyachten, in die gewohnte optische Linie aus Giebelstadt – mit voluminösem Rumpf, hohem Freibord und breitem Heck. Das bieten die Mitbewerber zwar auch; trotzdem wirkt die Optik der Cruiser-Reihe mit vielen Fenstern und Luken sehr individuell. Mancher Bavaria-Fan hat sich daran erst gewöhnen müssen. ▶





Auf den ersten Blick hebt sich der Rumpf der Sport-Version nicht sehr von der Grundversion ab – bis auf die offene Heckpartie, bei der aus Gewichtsgründen die Badeplattform fehlt. Das Laufdeck ist schmal, aber beschlags- und somit stolperfrei. Da rumpfseitig keine Veränderungen vorgenommen wurden, bleibt unter Deck viel, viel Platz, wie

man es bei einem 40-Fuß-Schiff erwarten kann.

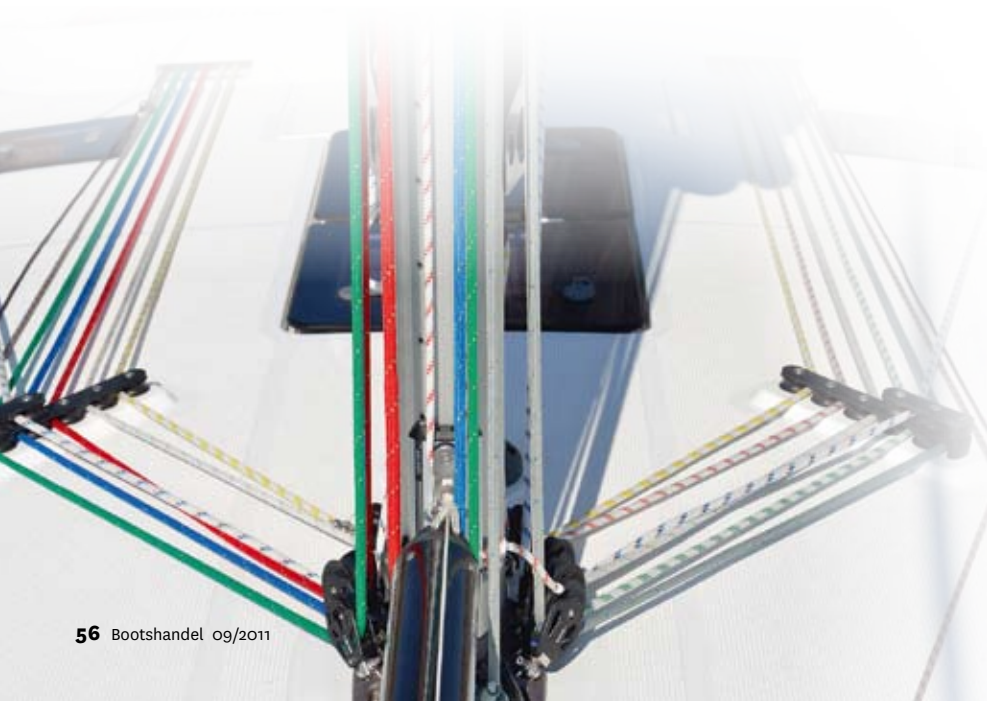
Weniger wuchtig ist der Volvo-Pentamotor mit 28 PS Leistung; für eine Fahrtenyacht dieser Größe erscheint mir das Aggregat zunächst knapp bemessen zu sein. Als wir dann mit 7 kn bei 2000 U/min (und mehr als 8 kn bei 2500 U/min) bei erfreulich geringem Schallpegel

unter Deck unterwegs sind, bin ich eines Besseren belehrt.

Um Gewicht zu sparen, verzichtete die Werft auf den Cockpittisch, die zentrale und einzige Voraussetzung für die Sportversion einer Fahrtenyacht. Das Sportpaket unserer Cruiser 40 ist umfangreich: Unter Wasser sorgt ein 30 cm tieferer Kiel bei gleichem Ballastanteil für mehr Performance. Auf Deck steht ein längerer, im Topp verjüngter Mast, der sich mit hydraulischem Achterstagspanner und sehr kräftigem Baumniederholer effektiv trimmen lässt und auch ein paar Quadratmeter mehr Segelfläche zulässt. Dazu gibt es einen härteren Race-Baum. Die Großschot wird im German-Mainsheet-System über einen Traveller im Cockpit doppelt geführt und kann auch vom Steuermann bedient werden. Der Traveller ist einfach an die Backskisten gebolt.

Ein Blick hinter die Kulissen zeigt, wie unterschiedlich die Laminatstärken in den verschiedenen Lastbereichen aufgebaut sind. Wo es nicht gefordert ist, sind sie dünner, wo der Traveller angebaut ist, wurde lediglich eine Aluplatte hinterlegt. Trotz des bisherigen harten Regattaeinsatzes gibt es nicht einen

»» Um Gewicht zu sparen, wurde auf alles nicht unbedingt Notwendige verzichtet – danach war die Yacht mehr als eine halbe Tonne leichter





TEST BAVARIA CRUISER 40 SPORT

Das Profilvorstag wird mit einer Überdeck-Rollanlage angeschlagen – eine Voraussetzung dafür, um beim Kornati-Cup zu starten

TECHNISCHE DATEN WIE GESEGELT

Rumpflänge: 11,99 m	:	Segelfläche: 88 m ²
Breite: 3,89 m	:	CE-Kategorie: A
Tiefgang: 2,10 / 1,75 m	:	(Hochsee)
Gewicht: 8 t	:	Preis: auf Anfrage

Standardausstattung (Auswahl) Massivholz auf Cockpitboden und Sitzduchten, verjüngtes Performance-Rigg, Racing-Großbaum, leinenverstellbarer Genua-Traveller, Spi-Ausrüstung mit Carbon-Spibaum, Doppelnut-Vorstagprofil, hydraulischer Achterstagspanner, Zweiflammen-Gasherd mit Ofen, Kompressor-kühlbox, Zweikreiskühlung, Landstromanschluss, Tack-Tick-Airflow-Multifunktionsanzeigen

Extras (Auswahl) Massivholz auf Laufdeck, Sprayhood, Ocean-Line-Fußboden, Bespannte Himmelplatten, Warmluftheizung, Warmwasserboiler, absenkbare Badeplattform, Vorsegelrollreff, Vorschiff-Nasszelle mit Pump-WC

einzigem Haarriss. Weitere Extras sind größere und hochwertigere Winschen, Dyform-Wanten und dehnungsarme Trimmleinen sowie Schoten und Fallen aus Dyneema.

Zudem ist auf der „Rosy“ das Profilvorstag mit einer Überdeck-Rollanlage angeschlagen – dies war eine geforderte Voraussetzung, um beim Kornati-Cup

starten zu dürfen. Dies tut den beim Test erzielten Leistungen aber kaum Abbruch, auch wenn die etwas überlappende, über leinenverstellbare Holepunkte eingestellte Genua im Unterliek nicht auf Deckshöhe verläuft.

Fahrtensegler werden auf die Rollanlage wohl nicht verzichten mögen. Falls doch: Im Sportpaket wird ein Tuff-Luff-

Profilvorstag angeboten, das das Wechseln des Vorsegels schneller und einfacher macht: Durch zwei voneinander völlig unabhängige Nuten lassen sich zwei Segel gleichzeitig setzen. Nur lässt dieses effektive Profil eben kein Aufrollen zu.

Für „Otto Normalsegler“ gewöhnungsbedürftig ist die auf diesem Schiff sehr

TEST BAVARIA CRUISER 40 SPORT



»»» **Der Kraftaufwand** hält sich in Grenzen, als wir bei einigen spitzen Spigängen mit knapp 9 kn unterwegs sind

im Preis enthalten, müssen also zum Grundpreis der Yacht von knapp 150.000 Euro dazugerechnet werden.

Das hochwertige Steuersystem Lewmar Mamba sorgt für ein präzises Steuergefühl. Die Steuerräder sind aus Kunststoff statt Edelstahl. „Normalerweise ist auf der Radfelge eine Last von maximal 26 Kilo“, erläutert Meyer. Hier sind es ungefähr 10 kg mehr, die man dann bei einem echten Drücker in der Hand hält. „Das ist ein bisschen viel“, so Meyer, „aber wir brauchen das dann eben zum Nachdrücken bei Halbwindgängen oder unter Spi.“

Die Testbedingungen sind mit zwei bis drei Beaufort eher moderat, sodass sich der Kraftaufwand sehr in Grenzen hält, auch als wir später bei einigen spitzen Spigängen mit knapp 9 kn Geschwindigkeit unterwegs sind. Am Wind läuft die Yacht bei wenig Welle und Wendewinkeln von teils unter 80 Grad immer knapp 7 kn. Die Vorsegelschienen auf dem Kajütdach sorgen für enge Schotwinkel. Da der Bugkorb geöffnet ist, kann der Spibaum angeschlagen bleiben. Ein Nachteil für Fahrtensegler: Es gibt keinen von oben zu öffnenden Ankerkasten. Das Grundeisen muss in einer Backskiste gestaut werden.

Unter Deck unterscheidet sich die Sportversion der Bavaria 40 bis auf die angesprochenen Unterschiede nicht vom Cruiser. Die Stehhöhe beträgt in allen Räumen mindestens 1,90 m. Drei Kabinen mit viel Platz und großen Kojen können sechs Personen beherbergen. Diese müssen sich ein großes Bad teilen. Der >

direkte Steuerung. Mit lediglich einer dreiviertel Umdrehung geht es von Hart auf Hart. Das Schiff kommt sofort rum, schlägt förmlich einen Haken. „Wir wollten das so. Wir wissen gerne, wohin das Boot fährt,“ erklärt Peter Meyer, der als Projektleiter für die Entwicklung der Sport-Version verantwortlich war. Er trimmt unablässig auf der Yacht die hochwertigen Foliensegel von Elvström nach. Die Segeltuche sind übrigens nicht

Unter Deck unterscheidet sich unsere Sportversion bis auf die angesprochenen Unterschiede nicht vom Cruiser



DIE MITBEWERBER

DUFOUR 40E



Gelungener Performance-Cruiser mit überzeugenden Segeleigenschaften und viel Komfort unter Deck. Zwei Riggs, zwei Kiele und drei Innenraumlayouts stehen zur Verfügung. Tel. (09144) 92 72 17, szk.de / Tel. (04351) 75 27 34, yse.de / Tel. (030) 36 28 44 66, haubold-yachting.de

Technische Daten	Gewicht: 8 t
Rumpflänge: 11,99 m	Segelfläche: 88 m ²
Breite: 3,89 m	CE-Kategorie: A (Hochsee)
Tiefgang: 2,10 / 1,75 m	Preis: auf Anfrage

JEANNEAU SUN ODYSSEY 409



Attraktiv aussehende Tourenyacht mit einem hohen Leistungspotenzial und lebhaften Segeleigenschaften. Viel Auswahl bei der Vorsegelwahl und vier verschiedene Innenlayouts decken die Wünsche der allermeisten Kunden ab., Tel. (033207) 511 77, fichtner-marine.de / Tel. (07181) 811 20, massag-marine.de

Technische Daten	Gewicht: 7.500 kg
Rumpflänge: 11,98 m	Segelfläche: 77 m ²
Breite: 3,99 m	CE-Kategorie: A (Hochsee)
Tiefgang: 2,10 / 1,55 m	Preis: auf Anfrage



TEST BAVARIA CRUISER 40 SPORT

Navigationsplatz mit 68 x 51 cm großem Kartentisch ist vollwertig, die längsseitig eingebaute Pantry großzügig dimensioniert. Wegen der fehlenden Mittelbank fehlt ein Halt im Rücken.

Zwei Mittelluks und diverse weitere Luken und Fenster sorgen für viel Licht und frische Luft unter Deck. Rollos zum Verdunkeln und Fliegengitter an den Luken sind Standard. Über vier Kubikmeter Stauraum im gesamten Schiff nehmen viel Gepäck auf. Der Mahagoniausbau – zur Wahl stehen auch Eiche- und Walnussfurniere – überzeugt durch ein sauberes Finish.

Überhaupt scheinen neue Besen gut zu kehren: Seitdem die Werft seit einem Jahr einen neuen Chef hat, weht bei Bavaria ein anderer Wind, vor allem was die Bauqualität angeht.

So wird aus einer modernen Fahrtenyacht mit einigen wenigen Einschränkungen eine sportliche Alternative – allerdings mit dem Plus, dass man mit ihr durchaus auch Regatten gewinnen kann. Wenn dann „ganz nebenbei“ auch unterwegs beim Urlaubstörn manch andere schnell wirkende Yacht „versägt“ werden kann, wird ein sportlich ambitionierter Eigner nichts dagegen haben. <<<



Im Detail zeigt sich der Komfort an Bord



„Der Chef wollte einfach mal Regatta segeln“

Interview mit **Peter Meyer**, Projektleiter für die Entwicklung der Bavaria Cruiser 40 Sport

Welchen Job haben Sie bei Bavaria?

Mir wurde die Federführung bei der Planung und Koordination unserer Zusammenarbeit mit den Konstrukteuren und Entwicklern in den USA übertragen. Die Konstruktion und die Gestaltung der Rumpflinien stammen von Farr Yacht Design. Das äußere Design entwickelte BMW Group Designworks USA.

Was war Ihre Aufgabe?

Eine meiner wichtigsten Aufgaben bestand auch diesmal in der Produktionsoptimierung. Dabei geht es darum, von der ersten Konstruktionsphase an darauf hinzuarbeiten, dass die spätere Serienfertigung ebenso einfach wie schnell und kostengünstig erfolgen kann – beispielsweise durch die Verwendung bewährter Komponenten – und zugleich eine hohe Verarbeitungsqualität gesichert ist.

Stichwort Qualität: Was hat sich Grundsätzliches bei Bavarias Yachten am Beispiel der getesteten Cruiser 40 Sport verändert?

Nicht nur der Rumpf, auch die Struktur ist bei allen 40ern identisch. Beispiel Wantpüttings: Die Verstärkungen gehen einen Meter nach achtern und einen Meter nach vorne, laufen unten konisch zu und sind mit der Bodengruppe verbunden.

Diese aufwendig anlamierte Bodengruppe mit vielen Wrangen und Stringern ist das tragende Rückgrat der Yacht – ein immenser Käfig, der nicht nur die Riggkräfte aufnimmt, sondern an dem auch der Kiel hängt.

Was noch?

Exakte, detaillierte Laminatpläne sorgen insgesamt dafür, dass die neuen Schiffe von der Struktur und Steifigkeit sehr aufwendig ausgelegt sind. Nicht nur die Schotten, auch die Ablagen, Kojenauflagen, Schwalbennester und Trennwände unter Deck sind beidseitig anlamiert. Es gibt keine Stelle im Deck, die nachgibt. Wenn man bei der alten Cruiser an bestimmten Stellen drauftrat, waren die immer relativ weich. Nun ist alles knochenhart.

Derartig starke, verwindungssteife Rümpfe sind doch eigentlich nicht nur für langlebige Fahrtenschiffe prädestiniert, sondern halten auf Dauer auch härteren Regattaereinsätzen stand?

Ja, der Chef wollte einfach mal Regatta segeln. So haben wir uns tatsächlich abends bei einem Bier zusammengesetzt und überlegt, wie wir den Leuten zeigen können, was bei Bavaria alles möglich ist. Wir stellen einen etwas längeren Mast, längeren Baum, einen etwas tieferen Kiel und fahren los. Das Ergebnis, glaube ich, kann sich durchaus sehen lassen.

Das Gespräch führte Michael Krieg