

Maßvolle Modifikationen:
Der Aufbau ist länger
geworden. Der Salon hat
zwei Luken, die Fallen
laufen teilweise verdeckt





Flottes Update

Schon zwei Jahre nach Markteinführung der Vorgängerin ist Bavarias neues Einsteigermodell auf dem Markt. Großer Test



Die Neue riskiert eine große Klappe. Bavaria hat ihr einen elektrisch öffnenden

Bavaria ist auch in diesem Jahr für Überraschungen gut: Nicht nur der hohe Erlös beim Verkauf des fränkischen Unternehmens verblüffte die Branche. Auch die Erneuerung der Cruiser-Serie startete 2007 mit Markteinführung der neuen 31 Cruiser und 34 Cruiser ungewöhnlich früh.

So löst die Bavaria 31 Cruiser mit der Vorgängerin Bavaria 30 Cruiser ein erfolgreiches Modell ab, welches die Werft erst vor zwei Jahren vorgestellt hat (YACHT-Test 10/05). In einem solchen Zeitraum ist das Anbieten einer überarbeiteten Version durchaus üblich, nicht

jedoch die Markteinführung eines völlig neuen Nachfolgemodells.

Wie ihre Vorgängerin soll die Neue die Produktpalette der Fahrtenyachten für Eigner- und Chartercrews aus dem Hause Bavaria nach unten abschließen. Das Boot bietet in Vor- und Achterschiff je eine Doppelkoje und ist damit für ein bis zwei Paare oder ein Elternpaar mit Kindern ideal. Theoretisch kann man auch zu sechst auf Törn gehen, wenn sich zwei Crewmitglieder mit den schmalen Salonkojen begnügen.

Klare Vorgabe wie bei allen Bavarias: kleiner Preis. Dieses Ziel hat das Giebel-

städter Unternehmen eindeutig erreicht. Das Boot ist in seiner Basisversion für nahezu unschlagbare 65 900 Euro zu haben und damit nur rund 5000 Euro teurer als sein Vorgänger.

Wenn man die bessere Ausstattung abrechnet, wird die Differenz sogar noch kleiner. In der neuen kleinsten Bavaria ist nämlich bereits die Standardausrüstung recht gehoben. Vom Landanschluss übers Ladegerät, vom Backofen übers Kühlschrapp, vom Echolot über die elektronische Windmessanlage – der Kunde bekommt ein nahezu vollständig ausgestattetes Schiff.



Lediglich zwei Jahre liegen zwischen diesen Testfotos. Die Änderungen zur 30er (u.) sind allerdings nicht so radikal ausgefallen wie sonst bei Modellwechseln üblich. Bavaria legt ein klares Bekenntnis zum bewährten Konzept ab. Gut erkennbar: großes Panoramafenster, neues Großschotensystem, anders gestaltetes Heck. Geblieben ist die riesige Steuersäule



Spiegel spendiert. Und die Höcker auf dem Aufbau sind verschwunden

Dies einberechnet, liegt die Bavaria 31 Cruiser, was den Preis angeht, konkurrenzlos an der Spitze des Marktes. Zusätzlich für das segelfertige Boot nach YACHT-Definition wird der Eigner lediglich Segelkleid, Fender, Festmacher und Ankergeschirr anschaffen müssen. Zusammen mit dem nötigen Unterwasseranstrich, dem Riggen und dem Slippen muss er beim Bavaria-Händler dafür noch einmal 3715 Euro ausgeben.

Günstig, größer, kompletter und laut Werft auch schneller – diese Punkte verdienen besondere Beachtung. Die vierköpfige Testcrew segelte und lebte daher

zwei Tage an Bord einer neuen Bavaria 31 Cruiser auf der Ostsee. Und nicht nur das. Um einen besseren Vergleich zu ermöglichen, hatten wir die „alte“ Bavaria 30 Cruiser gleich dabei, deren Abmessungen sich auf dem Papier bis auf wenige Zentimeter kaum unterscheiden. Und, um es vorwegzunehmen: Die Neue überzeugt seglerisch. Sie lässt sich selbst bei viel Wind gegenan noch sensibel steuern – zumindest in Maßen, die Bavaria 31 Cruiser ist schließlich kein Racer.

Auch vom Steg aus betrachtet, lassen sich nur wenige, dafür allerdings signifikante Unterschiede zwischen den beiden

Schwestern feststellen: Der löffelbugartige Steven ist einem nahezu geraden gewichen. Der Aufbau kommt ohne den Knick an der oberen Kante aus, der für die Bavarias der aktuellen Linie bisher so typisch gewesen ist. Außerdem ist er ein wenig länger auf das Vorschiff gezogen. Das Schiff hat hierdurch optisch gewonnen; der Aufbau wirkt schlanker und gestreckter.

Am deutlichsten wird der Unterschied aber im Heckbereich: Während beim Vorgängermodell die Plicht nach achtern unten partiell offen, aber mit einem wegnehmenden Steuermannssitz ausge- ➤

► TECHNISCHE DATEN
WERFTANGABEN

Konstrukteur..... J & J Design
 CE-Entwurfskategorie ... A (Hochsee)
 L_üa (Gesamtlänge) 9,76 m
 Rumpflänge 9,49 m
 LWL (Wasserlinienlänge) 8,32 m
 Breite 3,38 m
 Tiefgang/Option 1,87/1,40 m
 Theor. Rumpfgeschw. 7,0 kn
 Gewicht 4,7 t
 Ballast/-anteil 1,1 t/23 %
 Masthöhe über Wasserlinie 14,1 m
 Großsegel 25,5 m²
 Rollgenau (125 %) 24,6 m²
 Segeltragezahl¹ 4,22
 Maschine Saildrive, 13 kW/18 PS
 Kraftstofftank Kunststoff, 90 l
 Frischwassertank Kunststoff, 150 l
 Fäkalientank Kunststoff, 40 l

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf: GFK-Massivlaminat in Handauflage mit Isophthalsäureharz. Deck: GFK-Sandwich-Laminat (Divinycell-Schaumkern) in Handauflage. Rumpf-Deck-Verbindung: geklebt und verschraubt

► MESSWERTE
INNEN

Koje Vorschiff 1,90 x 1,90/0,30 m
 Koje Achterkam. 2,00 x 1,60/1,00 m
 Kojen Salon 2,00 x 0,40 m
 Stauraum Vorschiff ca. 1500 l
 Stauraum Salon ca. 1200 l
 Stauraum Navigation ca. 1100 l
 Stauraum Pantry ca. 200 l
 Stauraum Nasszelle ca. 15 l
 Stauraum Achterkammer ca. 250 l
 Höhe Vorschiff 1,79 m
 Höhe Salon 1,77 m
 Höhe Nasszelle 1,76 m
 Höhe Achterkammer 1,76 m

► SEGELLEISTUNGEN
OHNE ABDRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 45 Grad) 5,8 kn
 60 Grad Windeinfall 6,7 kn
 90 Grad Windeinfall 6,5 kn
 120 Grad Windeinfall 7,5 kn
 180 Grad Windeinfall 7,0 kn

Testbedingungen
 Windgeschwindigkeit 25 kn (6 Bft.),
 Wellenhöhe: 0,3 m



Die erkennbaren Änderungen am Riss sind minimal: gerader Steven, längerer Aufbau. Die 31er hat einen sehr tiefen Kiel

► SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt (70 % der Höchstdrehzahl): 6,0 kn, 2500 min⁻¹

Plicht	68 dB(A)
Kajüte	70 dB(A)
Achterkabine	73 dB(A)
Vorschiff	62 dB(A)

LEISE 70 dB(A) NORMAL 80 dB(A) LAUT

Der Volvo Penta D1-20 mit Saildrive ist gut schallisoliert. Zweiflügeliger Festpropeller. Die Erreichbarkeit für Wartung und Reparatur ist sehr gut



Da lacht der Maschinist: Der Motor ist von allen Seiten sehr gut zugänglich

Yacht - BEWERTUNG

Das Sparschwein in der 10-Meter-Klasse. Gute Segeleigenschaften, umfangreiche Standardausrüstung und bewährtes Einrichtungskonzept. Die Bauqualität entspricht der industriellen Großserienfertigung

► Konstruktion und Konzept

- + Durchdachte Fahrtenyacht
- + Äußerst günstiger Preis

► Segelleistung und Trimm

- + Rundum gute Segeleigenschaften
- + Gut handzuhaben bei Starkwind
- Mäßige Trimmeinrichtungen

► Wohnen und Ausbauqualität

- + Bewährtes Einrichtungskonzept
- Unter Deck bedingt seegerecht
- Einfache Ausbauqualität

► Ausrüstung und Technik

- + Gutes Großschotensystem
- + Umfangreiche Standardausrüstung

► AUSSTATTUNG UND PREISE
INKLUSIVE MWST.

Grundpreis ab Werft 65 900 Euro
Standardausrüstung²: Motor, Großsegel, Vorsegel, Schoten, Reling, Positions-Laternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank... inkl.
Segelkleid 750 Euro
Ankergeschirr 440 Euro
Festmacher u. Fender 375 Euro
Unterwasseranstrich 950 Euro
Riggen, Slippen, Übergabe .. 1200 Euro

Preis segelfertig 69 615 Euro

Darüber hinaus im Preis enthalten (Auszug) Teak im Cockpit, Ladegerät, Landanschluss, Steckdosen 220 V/12 V, Log, Lot, Windmessanlage, Voltmeter, Decksleuchte, Cockpittisch, Cockpitdusche, elektrische Heckklappe, Rollfockanlage, Mainsheetsystem

Generelle Garantie 2 Jahre
 Garantie gegen Osmose 5 Jahre

Werft
 Bavaria Yachtbau, Tel. 09334/94 20,
 www.bavaria-yachtbau.com

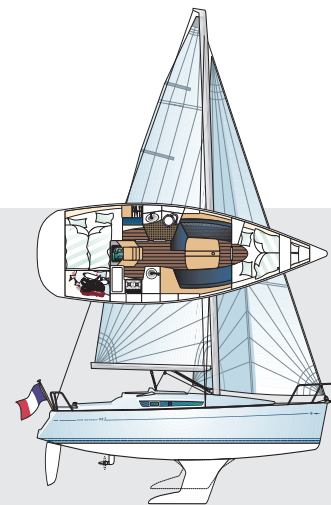
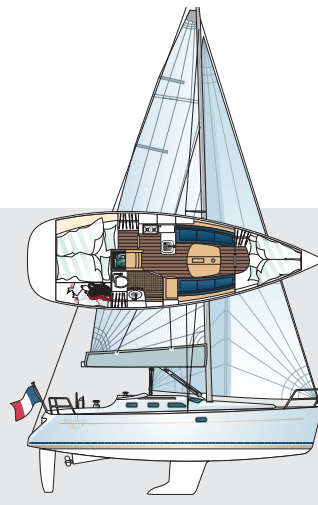
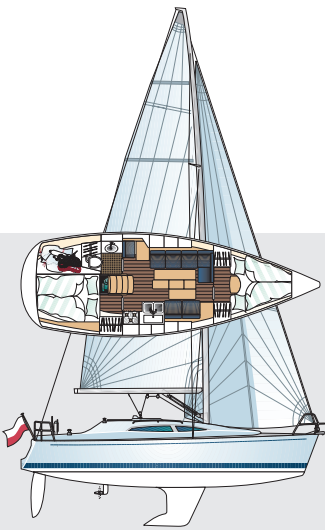
Vertrieb
 Händlernetz



Das geht besser: Die Handläufe sind zu eng an der Aufbauwand montiert – Verletzungsgefahr



Blick in die Bilge: Hier wurde sauber gearbeitet. Die elektrische Pumpe ist Standard



► **DELPHIA 33**

Lüa (Gesamtlänge)	10,20 m
Rumpflänge	9,95 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,87 m
Breite	3,47 m
Verdrängung	5,2 t
Segelfläche	50,3 m ²
Segeltragezahl ¹	4,1
Preis segelfertig ²	88 690 Euro
YACHT-Test	22/2007

Newcomerin aus Polen, auf viel Volumen unter Deck hin konzipiert. Saubere Bauausführung, sehr gute Ausstattung, dafür in der Anschaffung relativ günstig

www.delphia-yachts.com



► **HANSE 320**

Lüa (Gesamtlänge)	9,63 m
Rumpflänge	9,55 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,72 m
Breite	3,30 m
Verdrängung	4,7 t
Segelfläche	51,4 m ²
Segeltragezahl ¹	4,3
Preis segelfertig ²	76 860 Euro
YACHT-Test	20/2007

Das neue Einstiegsmodell der Werft aus Greifswald. Das Boot sticht durch seine guten Segeleigenschaften, vor allem aber durch modernes Design und viel Volumen hervor

www.hanseyachts.com



► **Océanis Clipper 323**

Lüa (Gesamtlänge)	10,00 m
Rumpflänge	9,72 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,89 m
Breite	3,26 m
Verdrängung	4,2 t
Segelfläche	50,2 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Preis segelfertig ²	88 752 Euro
YACHT-Test	14/2004; 13+14/2004

Reines Fahrtsschiff, das keinen Anspruch auf Sportlichkeit erhebt. Voluminöser Rumpf. Simplex Deckslayout. Eines der ältesten Schiffe seiner Klasse, aber oft modifiziert

www.beneteau.com



► **SUN ODYSSEY 321**

Lüa (Gesamtlänge)	9,60 m
Rumpflänge	9,45 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,52 m
Breite	3,30 m
Verdrängung	4,5 t
Segelfläche	52,5 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Preis segelfertig ²	81 380 Euro
YACHT-Test	13+14/2006

Bestseller von Jeanneau mit agilen Leichtwind-Eigenschaften. Die Konstruktion von 2002 wurde im letzten Jahr überarbeitet. Recht simples Deckslayout

www.jeanneau.com



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

Die 31 Cruiser ist klarer Preisführer in ihrem Marktsegment

stattet war, schließt sie nun durch die hochgeklappte Badeplattform ab. Pech für den Rudergänger: Er hat nun keine gemütliche Möglichkeit mehr, sich achtern mit Blick voraus direkt hinter dem Rad niederzulassen.

Darüber hinaus sind sich die Schiffe von den wesentlichen Abmessungen her sehr ähnlich.

Lange Duchten, runde Ecken

An Bord fällt zunächst der überdimensionierte Cockpittisch auf. Er ist fest

installiert und beherbergt ein riesiges Schapp, leider ohne Lenzvorrichtung. Hinter ihm steht eine ebenfalls übergroße Steuersäule.

Das dazugehörige Steuerrad ist von mittlerer Abmessung. Zum Rudergehen auf der Kante sitzend ist es zu klein; um daran auf dem Weg nach achtern vorbeizugehen, bleibt hingegen zu wenig Platz. Ein größeres Rad lässt sich jedoch aus konstruktiven Gründen nicht anbringen.

Ärgerlich weiterhin: Auf den Duchten bleibt Wasser stehen. Die mittig installier-

ten Speigatten befinden sich zu weit vorn. Die Sitzmöglichkeiten in der Plicht fallen sehr unterschiedlich aus. Einen guten Eindruck macht die Ergonomie des Cockpittsills. Hier kann man sich auch bei Lage angenehm zurücklehnen. Die großzügigen Duchten laden mit über zwei Metern zum Langmachen ein. Nur lassen es die „runden Ecken“ am Aufbau nicht zu, sich gemütlich in dieser Haltung am Aufbau anzulehnen.

Außer im Fach des Cockpitts ist Stauraum in der Backskiste an der Steu- ➤



Auch bei mehr Wind gut im Griff. Damit qualifiziert sich die Bavaria 31 Cruiser als waschechtes Fahrtenschiff

erbordseite zu finden. Sie ist ausreichend groß für allerlei Ausrüstung. Weiteren Platz für Festmacher bietet der selbstlenzende Ankerkasten auf dem Vorschiff. Schließlich wurde unter der Cockpitducht an Backbord achtern noch das Fach für eine Gasflasche eingebaut, welches über das Heck lenzt.

Das Heck der Bavaria 31 Cruiser ist am Spiegel rund 15 Zentimeter schmäler als bisher (gemessen zwischen den Deckskanten) und wird durch die abklappbare Badeplattform dominiert. Diese ist mittels zweier Elektromotoren bequem in Betrieb zu nehmen. Bis man die integrierte Badeleiter ins Wasser klappen kann, braucht man allerdings Geduld: Die Elektrik arbeitet langsam. Im Hinblick auf den möglichen Gebrauch im Notfall würden wir nach den Erfahrungen im Test eine Mechanik mit Talje bevorzugen.

Rigg und laufendes Gut sind einfach, aber funktional. Alle Fallen und Strecker laufen unter einer trittfesten Verkleidung nach achtern, die Holepunkte für das Vorsegel sind ebenfalls aus dem Cockpit leinenverstellbar.

Dürftig ist die Ausführung der Achterstagtalje und des Baumniederholers auf dem Testschiff. Einen Rohrkicker gibt es nicht. Wer beim Fieren des Großfalls die Dirk vergisst, dem fällt der Baum auf den Kopf. Immerhin: Die Dirk ist nach achtern umgelenkt. Für einen optimalen Trimm des Großsegels wäre eine umfangreichere Ausstattung wünschenswert, zum reinen Fahrtensegeln aber langt es.

Punkten kann das Boot wiederum mit sechs Winschen: je zwei für die Fallen, die Großschot und die Genua. Letztgenannte hätten allerdings gern eine Nummer größer ausfallen dürfen; das Kurbeln ist recht mühselig.

Aufwändiges Großschotsystem

Positiv dagegen fiel die Großschotführung auf. Hier hat sich im Vergleich zur 30er einiges getan. Auf dem Aufbau befindet sich ein Traveller, lang genug zum ernsthaften Trimmen. Dadurch bleibt das Cockpit frei.

Die Großschot selbst läuft beidseits des Baums bis zum Mast und wird dort an Deck und weiter ins Cockpit umgelenkt.

Es gibt also auf jeder Seite eine Schot, die über eine Winsch auf dem Süll geholt werden kann. Dieses so genannte German Cupper System ist auf größeren Regattayachten schon seit den achtziger Jahren bekannt, jedoch eine Seltenheit auf kleineren Fahrtbooten.

Auf der Bavaria haben sich die Konstrukteure bemüht, die Winsch so zu positionieren, dass sie sowohl für den Rudergänger als auch für seine Mitsegler aus dem Cockpit erreichbar ist. Insgesamt eine gelungene Verbesserung gegenüber der Vorgängerin. Dort musste die Crew gänzlich ohne Traveller auskommen und die Schot auf dem Kajütdach bedienen, was dieses wichtige Bedienelement dem Zugriff des Steuermanns entzog.

Der erste Testschlag beginnt mit dem Ablegen unter Motor. Unter dem Cockpit arbeitet, gut schallisoliert, ein 18 PS starker D1-20-Saildrive von Volvo Penta, der serienmäßig mit einem zweiflügeligen Festpropeller ausgestattet ist. Ein dezidierter Radeffekt ist nicht festzustellen, die Fahrt über den Achterstegen gut zu dirigieren.

Das Aufstoppen allerdings geht nicht schnell genug. Bis sich merklich Schub entwickelt, braucht es einige Zeit. Der Drehkreis des Bootes ist akzeptabel, aber nicht klein. Das liegt an dem großen Abstand zwischen Propeller und Ruderblatt, welches auf diese Weise nicht optimal angestrahlt wird.

Die Motorleistungen sind insgesamt ausreichend. Um die 6 Knoten Geschwindigkeit lassen sich auch bei 5 Beaufort gegenan abrufen.

Aus dem Cockpit wird das konventionelle Großsegel des Testschiffs bequem gesetzt, und zügig nimmt das Boot Fahrt auf. Als dann noch die Genua voll ausgerollt ist, bekommt die neue Kleine Gelegenheit, ihr Können zu zeigen.

Und jetzt folgt wirklich eine positive Überraschung. Nach etwas Trimmerarbeit an Achterstag, Holepunkten, Schoten und Traveller zeigt sich nämlich, dass die Bavaria, mit 50 Quadratmeter bei 25 Knoten Wind testweise bewusst völlig über-

takelt, nicht nur gegenan kommt, sondern sich dabei auch noch sensibel segeln lässt. Das ist keine Selbstverständlichkeit.

Um sie bei diesen Überlast-Bedingungen in der Balance zu halten, ist zwar einiges an feinfühligster Steuerarbeit erforderlich. Jedoch: Die Bavaria gibt über das Rad gute Rückmeldung und segelt agil nach Luv, wo sich viele andere Boote träge dahinwälzen. Lediglich in Böen, in denen der Wind noch deutlich ein paar Knoten zulegt, schießt sie mehrfach in den Wind, lässt sich aber immer wieder abfangen.

Positiv bemerkbar machen sich der mit 1,87 Meter sehr tiefe Kiel und die große Breite von 3,38 Metern. Das Schiff segelt steif. Mit einem per konventionellem Bindereff verkleinerten Großsegel verändern sich die Werte kaum, aber die Kurbelei am Rad wird naturgemäß deutlich weniger.

Auch das Seeverhalten ist angenehm. Die Bavaria 31 setzt, angesichts der gro-

ßen, geraden Flächen der Vorschiffsbordwände, relativ weich in die Welle ein, und trotz der kurzen Seen bleibt es trocken an Deck. Verstärkt wird dieser Effekt durch das hohe Freibord.

Weiteren Aufschluss bringt der zweite Segelzug. Es hat merklich abgeflaut, und die volle Segelfläche ist jetzt den Umständen angemessen. Das Segeln mit der 31 Cruiser macht Freude. Das Boot verhält sich gutmütig genug, um auch Einsteiger nicht zu überfordern. Und die Segelleistungen können sich sehen lassen. Bis zu 40 Grad am scheinbaren Wind sind zu erreichen, das ergibt einen für Fahrtenschiffe sehr guten Wendewinkel. Dabei liegt die Yacht ausgewogen auf dem Ruder und zeigt ein gutes Wendeverhalten.

Der Rudergänger hat trotzdem einen schweren Stand. Ihm fehlen Möglichkeiten, sich mit den Füßen abzustützen. Noch dazu verläuft die Hahnepot des Achterstags quer durch den Raum, in dem der Steuermann beim Segeln steht. ▶

Deck und Plicht der Bavaria 31 sind seegerecht, die Einrichtung nur bedingt



1. Das neue Großschotsystem verfügt über einen Traveller und stellt damit eine echte Verbesserung dar **2.** Eher als Verkaufsgag ist die Heckklappe anzusehen. Hier wäre eine Talje zweckmäßiger als E-Motoren. Auch bietet sie keinen Sitzplatz mehr **3.** Die Notpinne zwingt zum Umdenken, der Hebel ist kurz, aber für den Notfall reicht's **4.** Der Rudergänger hat einen schlechten Stand an Bord. Die Dimensionen rund ums Rad könnten besser sein. Außerdem fehlen Fußstützen – die sind aber leicht nachzurüsten

Von seinen Körpermaßen hängt es daher ab, ob das Achterstag im Weg ist oder nicht. Auch sonst wird der Mann am Rohr gefordert, weil die Schubstangenanlage, die das Ruder bewegt, auf dem Testboot recht schwergängig ist.

Auf Raumschots-Kursen und vor dem Wind sind die Möglichkeiten zur Erprobung begrenzt, da sich kein Spigeschirr an Bord befindet. Festzustellen ist aber, dass die „Neue“ auch mit schmalerem Heck auf diesen Kursen gut zu steuern ist und nicht zu übermäßigem Rollen neigt.

Mehr Platz unter Deck

Wie schon an Deck, wartet die Bavaria, im Vergleich zu der älteren Schwester, auch unten mit wenigen Überraschungen auf. Die Einrichtung spiegelt sich ab dem Niedergang fast symmetrisch um die Längsachse. Mit dieser konventionellen

Aufteilung wurde der zur Verfügung stehende Raum bestmöglich genutzt. Im Vorschiff wurden zwei geräumige Schränke eingebaut. Auf den Salonkojen finden die bis zu sechs Crewmitglieder um den großen Tisch herum ausreichend Platz.

Dahinter schließen sich die Pantry an Backbord sowie die Navigation an Steuerbord an. Beide sind für ein Boot dieser Größe ansprechend dimensioniert, lediglich die Arbeitsfläche in der Pantry könnte größer sein.

Überraschend komfortabel ist das Achterschiff eingerichtet mit einer geräumigen Nasszelle an Steuerbord und einer großen Doppelkoje in abgetrennter Kammer an Backbord. Hier wurde das Optimum herausgeholt, zwei Erwachsene können bequem übernachten, was auf 31-Fuß-Yachten eher die Ausnahme ist. Dazwischen: Ein seegerechter Niedergang,

der sich entfernen lässt und so den Motor sehr gut zugänglich macht, an den man im Übrigen zusätzlich von den Seiten herankommt.

Mehr Helligkeit im Salon

Wo sind nun aber die Neuerungen? Ins Auge fällt zunächst das Mehr an Licht im Salon, der insgesamt gemütlich und wohnlich wirkt. Die Helligkeit ist vor allem auf größere Fenster und zwei Luken zwischen Niedergang und Mast zurückzuführen. Die Luken lassen sich sinnvollerweise in verschiedene Richtungen aufstellen, die vordere nach vorn, die achtere nach achtern. Es ist also unter fast allen Bedingungen möglich, Luft unter Deck zu schaufeln. Öffnen lassen sich zudem alle Aufbaufenster.

Der Ausbau der Yacht macht insgesamt einen recht soliden Eindruck. Es

Im Hafen erfreut das tausendfach bewährte Ausbaukonzept



1. Alles drin, alles dran: Nasszelle neben dem Niedergang 2. Diese Kammer verdient die Bezeichnung Achterschiff. Zwei Erwachsene finden genug Platz 3. Funktionale Aufteilung. Die Vorschiffskoje sind allerdings sehr kurz geraten 4. Guter Standard ist auch die Pantry. Wünschenswert wäre mehr Ablagefläche, Haltemöglichkeiten und zusätzliche Schlingerleisten 5. In dieser Größe schon fast selten geworden: Der Navigator hat einen ansprechenden Arbeitsplatz 6. Der meiste Stauraum vorn liegt unter den Kojen und ist gut nutzbar



Gewohnte Gestaltung mit ausreichend Platz für die Crew. Dominant sind massives Holz, ein zweites Luk und große Aufbauenster

gibt aber auch verbesserungsfähige Teilbereiche, die den Unterschied zwischen Großserie und traditionellem Handwerk erkennen lassen. Bavaria macht zwar dankenswerterweise Schluss mit losen Steckschotten und besinnt sich als eine von wenigen Werften auf althergebrachte Klapptüren am Niedergang. Die sind aber eher dünn ausgeführt.

Solche Eindrücke setzen sich unter Deck fort: Die Bodenbretter aus Holzimitat knarzen, die Handläufe sind nicht auf Stoß und so dicht an der Aufbauwand montiert, dass man die Finger kaum dazwischen bekommt. Die Lackoberflächen wirken grobporig. Die nebeneinander angeordneten Schapps fluchten nicht, lassen sich teilweise mit den angebrachten Riegeln nicht verschließen, und ihre Spaltmaße sind recht groß.

Unter den Kräfteinwirkungen auf See steht offenbar das Schott der Testyacht derart unter Spannung, dass die Tür zum Vorschiff kaum zu öffnen ist. Beim Segeln ist darüber hinaus das knarzende Schott zwischen achterer Kammer und Spiegel bis ins Cockpit zu hören.

Davon abgesehen ist dem Boot andererseits deutlich anzumerken, wie viel Erfahrung in ihm steckt. Viele bewährte Details erleichtern den Bordalltag, und – das gehört zur Betrachtung hinzu – hier hat eine Großserie eben auch Vorteile. Einbauteile, die sich bereits tausendfach bewährt haben, minimieren das Kaufrisiko und lassen es gar nicht erst zu Kinderkrankheiten kommen. Das dokumentiert sich beispielsweise an der durchdachten technischen Ausstattung und deren Installation. Es ist deutlich zu erkennen, dass die Produktion nichts ausprobiert, sondern einfach sachkundig eingebaut hat.

Mehr als nur preiswert

Allein: Der Erfolg bei der Suche nach großen Innovationen blieb aus. Ein Rundgang mit dem Messgerät ergab wenige Zentimeter Unterschiede in der Einrichtung – der eine Fuß mehr Länge beispielsweise ist komplett in die Vorschiffskammer investiert worden.

Aber warum auch große Neuerungen, wenn das Konzept mit der 30 Cruiser von den Kunden bereits so gut angenommen

wurde und lediglich in Teilbereichen optimiert werden musste?

Die 31 Cruiser dokumentiert die Entwicklung der kleinen Schritte: ein bisschen mehr Platz, eine gestrecktere Optik, mehr Luft und Licht, verbesserte Segel-eigenschaften, gehobenere Ausstattung. Jeder Punkt für sich ist nicht gravierend, in der Masse jedoch wurde ein guter Fortschritt erzielt. Die Bavaria ist ein modernes Industrieprodukt, mit allen Vor- und Nachteilen, die das mit sich bringt. Dazu zählt, nicht zuletzt, der unschlagbar niedrige Anschaffungspreis. Die neue Kleine lässt sich freilich nicht nur auf den Kostenaspekt reduzieren. Mehr als ihre Vorgängerinnen bietet sie aktiven Segelspaß. Das macht sie zu einem starken Angebot im dichtgedrängten Markt.

Matthias Beilken/Lasse Johannsen

Die Bavaria 31 Cruiser auf der hanseboot: Halle A1/Stand 202

yacht TV

Das Video zum Test jetzt auf www.yacht.de/tv. Und unter yacht.de/test alle PDF-Downloads zum Abruf