



Attraktive Pakete für preisbewusste und aktive Tourensegler

# Bavaria 34cruiser und 38cruiser

Bei den neuen Mittelklassemodellen setzt Bavaria auf mehr als nur einen unschlagbar günstigen Paketpreis. Sie überzeugen zudem durch ein konsequent an den Bedürfnissen aktiver Fahrtensegler orientiertes Gesamtkonzept mit einem gelungenen Kompromiss aus Funktionalitäts- und Komfortattributen – vom Deckslayout über die Segeleigenschaften bis zum Innenausbau – und müssen sich auch in puncto Bauqualität nicht verstecken. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Julius Seyfarth).

**E**s hat sich viel getan bei Bavaria – und diese Feststellung trifft nicht nur hinsichtlich der jüngsten Veränderungen in Sachen Eigentumsverhältnisse und Management bei der fränkischen Werft zu. Auch in den neuen Mittelklassemodellen aus Giebelstadt manifestiert sich ein bemerkenswerter Fortschritt, an dem man fast schon so etwas wie eine strategische Neuausrichtung festmachen könnte.

Sicher: Mit einem Grundpreis von 87.700 Euro für die 34cruiser und 108.700 Euro für die 38cruiser (alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) bieten auch die neuen Modelle in bewährter Bavaria-Manier erstaunlich viel Schiff fürs Geld – einschließlich einer ebenfalls werfttypisch sehr üppigen Grundausstattung. Aber man scheint sich dennoch nicht mehr allein über den Preis positionieren zu wollen – dafür treten an den neuen Modellen unverkennbar noch weitere charakteristische Attribute hervor, mit denen sie sich im Reigen der preiswerten Großserienprodukte auf dem Segelyachtmarkt ein ganz eigenes Marktsegment erschließen. Dieses Marktsegment könnte man auch an einer bestimmten Zielgruppe

festmachen: dem aktiven Tourensegler. Dafür stehen unter anderem ein konsequent auf Funktionalität ausgerichtetes Deckslayout, recht agile Segeleigenschaften sowie ein seegerechtes Ausbaukonzept. Oder anders ausgedrückt: Diese Yachten wollen, können und dürfen auch gesegelt werden. Hinzu kommt ein komplett überarbeitetes Rumpf- und insbesondere Decksdesign mit einer sehr modernen und durchaus eleganten Linienführung – das gleichermaßen eine gewisse Eigenständigkeit ausstrahlt.

### Abkehr vom massentauglichen Einerlei

Das Ganze wirkt wie eine nachhaltige Abkehr von den eher unaufregenden, aber dafür uneingeschränkt massentauglichen Konzeptionen der Vergangenheit. Ein Trend, der sich bereits mit Einführung der Vision-Range (siehe Testbericht der Bavaria 40vision im PALSTEK 1/07) abzeichnete – auch hier überraschten die Giebelstädter die Seglergemeinde bereits mit einem recht innovativen sowie insbesondere absolut eigenständigen Rumpf- und Decksdesign. Dieses bot

zwar dementsprechend auch potenzielle Reibungspunkte – dafür aber ebenso Begeisterungspotenzial, so zum Beispiel in Gestalt eines sehr gelungenen Cockpitdesigns.

Nun scheint man bei Bavaria angesichts des im Marktsegment der preisgünstigen Tourenyachten stetig gestiegenen Wettbewerbsdrucks offenbar auch bei der Cruiser-Range die Notwendigkeit nach einer eindeutigen Positionierung erkannt zu haben. Es gibt eben mittlerweile wohl einfach zu viele preiswerte Tourenyachten, um sich dauerhaft allein über den Preis profilieren zu können – auch auf die Gefahr hin, dadurch gegebenenfalls zu polarisieren.

Und dabei beweist die Werft durchaus den richtigen Riecher: Denn gerade die Zielgruppe der aktiven Tourensegler kommt bei den potenziellen Wettbewerbern in diesem Marktsegment bislang tatsächlich nur bedingt auf ihre Kosten – zumindest, sofern es dort mitunter mehr um Stilfragen als um Funktionalitätsaspekte zu gehen scheint. Und so könnten sich die Yachten auf diesem Wege eben tatsächlich ein ganz eigenständiges Marktsegment erschließen – zumal die Werft, ►

Bavaria 38cruiser



## Bavaria 34cruiser



was wir ebenfalls bereits beim Test der 40vision feststellen konnten, auch in Sachen Bauqualität deutlich nachgelegt hat. Auch diesbezüglich präsentiert sie sich nun also entsprechend wettbewerbsfähig.

### Ansprechendes Rumpf- und Decksdesign

Dass die neue Cruiser-Range von Grund auf neu konzeptioniert wurde, fällt bereits auf den ersten Blick auf. Insbesondere das komplett überarbeitete Decksdesign sticht sofort ins Auge. Der mehr gerundete und eher buckelförmige Aufbau der Vorgänger 33cruiser und 37cruiser ist bei den Nachfolgemodellen einem flacher erscheinenden, gestreckten Kajütdach gewichen. Der Aufbau fügt sich damit harmonischer ins Gesamtkonzept ein und sorgt für eine deutlich gefälligere Optik. Sehr schön gestaltet sich auch die schneidig geformte eingelassene Teakfläche rund um den Mast (aufpreispflichtig), die gleichzeitig eine gute Standfläche bietet.

An den Seiten des nach achtern nahtlos in die schnittig abfallenden Cockpitsüills übergehenden Aufbaus

finden sich jeweils drei große Fenster. Hinzu kommen zahlreiche Decksluken: bemerkenswerte fünf bei der 34cruiser und beinahe schon sagenhafte acht bei der 38cruiser. Auch beim Rumpf hat das Konstruktionsbüro J & J Design einige deutliche Modifikationen vorgenommen. Hier dürfte die augenfälligste Veränderung

wohl in der Heckpartie bestehen, wo Kenner der Vorgängermodelle die ausladende Badeplattform vermissen werden. Sie wird bei der 34cruiser und 38cruiser aus dem vergleichsweise steilen Heckspiegel auf Knopfdruck elektrisch ausgeklappt – eine Lösung, die sowohl im Cockpit als auch unter Deck für



**Beide Yachten segeln sehr agil – lassen sich dank des gutmütigen Steuerungsverhaltens und durchdachten Deckslayouts aber dennoch einfach kontrollieren.**

spürbaren Platzgewinn sorgt, und bei beiden Modellen ohne Aufpreis schon ab Werk vorhanden ist. Zwar braucht die elektrische Klappe einige Zeit zum Öffnen beziehungsweise Schließen, sodass eine rein mechanische Lösung wahrscheinlich flotter zu bedienen wäre, aber immerhin stellt sie ein charmantes und zudem kräfteschonendes „Nice-to-have“ dar. Toll gelöst ist in jedem Fall die in die Badeplattform eingelassene Teleskop-Badeleiter. Mit der neuen schmalen Heckklappe entfällt allerdings die achtere Sitzbank – der Steuermann kann lediglich auf den seitlichen Duchten Platz nehmen.

Die neuen Modelle sind gegenüber ihren Vorgängern zudem etwas breiter geworden: die 34cruiser um 12 Zentimeter und die 38cruiser um 10 Zentimeter. Wobei in diesem Zusammenhang allerdings auch die jeweils gleichermaßen vergrößerte Länge von 20 Zentimetern bei der 34er und von 25 Zentimetern bei der 38er (bezogen auf die Rumpflänge) zu berücksichtigen ist – man erhält also jeweils rundherum mehr Schiff. Unter Berücksichtigung der vergrößerten Länge könnte man die neuen Modelle sogar als ein klein wenig schlanker bezeichnen – wobei die Veränderungen im Längen-/Breitenverhältnis allerdings nur marginal ausfallen. Gleiches gilt für den Tiefgang, der mit 1,90 Meter bei der 34er und 1,95 bei der 38er (jeweils Standard-Gusseisenkiel) jeweils in etwa im Bereich der Vorgängermodelle liegt. Für beide Yachten ist optional auch ein Flachkiel (ebenfalls Gusseisen) mit einem Tiefgang von 1,55 Meter (34cruiser) beziehungsweise 1,60 Meter (38cruiser) erhältlich (Aufpreis: jeweils 1.200 Euro).

### Gelungener Kompromiss zwischen Funktionalität und Komfort

Eine komplette Neugestaltung hat derweil wiederum die Decksausstattung erfahren. So erhielten beide Cruiser-Modelle unter anderem erstmals ein abgewandeltes „German Main Sheet System“. Dementsprechend wird die Großschot nicht mehr auf eine Arbeitswisch auf dem Kajütdach, sondern beidseitig jeweils auf eine Schotwisch auf den ►

## SmartPilot Autopiloten: Ihre speziellen Crew-Mitglieder.



NEU



### SPX-5 RadPilot

- Autopilot der neuen Generation mit RateGyro (Drehbewegungssensor) für radgesteuerte Yachten.
- Gleicher Komfort und gleiche Leistung wie ein entsprechender Autopilot.
- Der Autopilot kann auf Knopfdruck ein- und ausgekuppelt werden.
- Alle wichtigen Daten werden auf dem großen Display der Bedieneinheit dargestellt.



NEU

### SPX-5 SportPilot

- Autopilot der neuen Generation mit RateGyro (Drehbewegungssensor) für kleinere Yachten.
- Die Bedienung könnte nicht einfacher sein - steuern Sie auf den gewünschten Kurs und drücken Sie die AUTO-Taste an der Bedieneinheit. Das ist alles. Der Autopilot übernimmt die Kontrolle!



NEU

### SPX-5 Pinnenpilot

- Pinnenpilot der neuen Generation mit RateGyro (Drehbewegungssensor).
- Entspricht den allerhöchsten Anforderungen für größere pinnengesteuerte Yachten.
- Für ausgedehntes Fahrtensegeln und professionelle Regatten ist die GP-Version (Grand Prix) erhältlich.
- Das große Display der Bedieneinheit kann auch als Tochteranzeige für Instrumente und Navigationsgeräte eingesetzt werden.

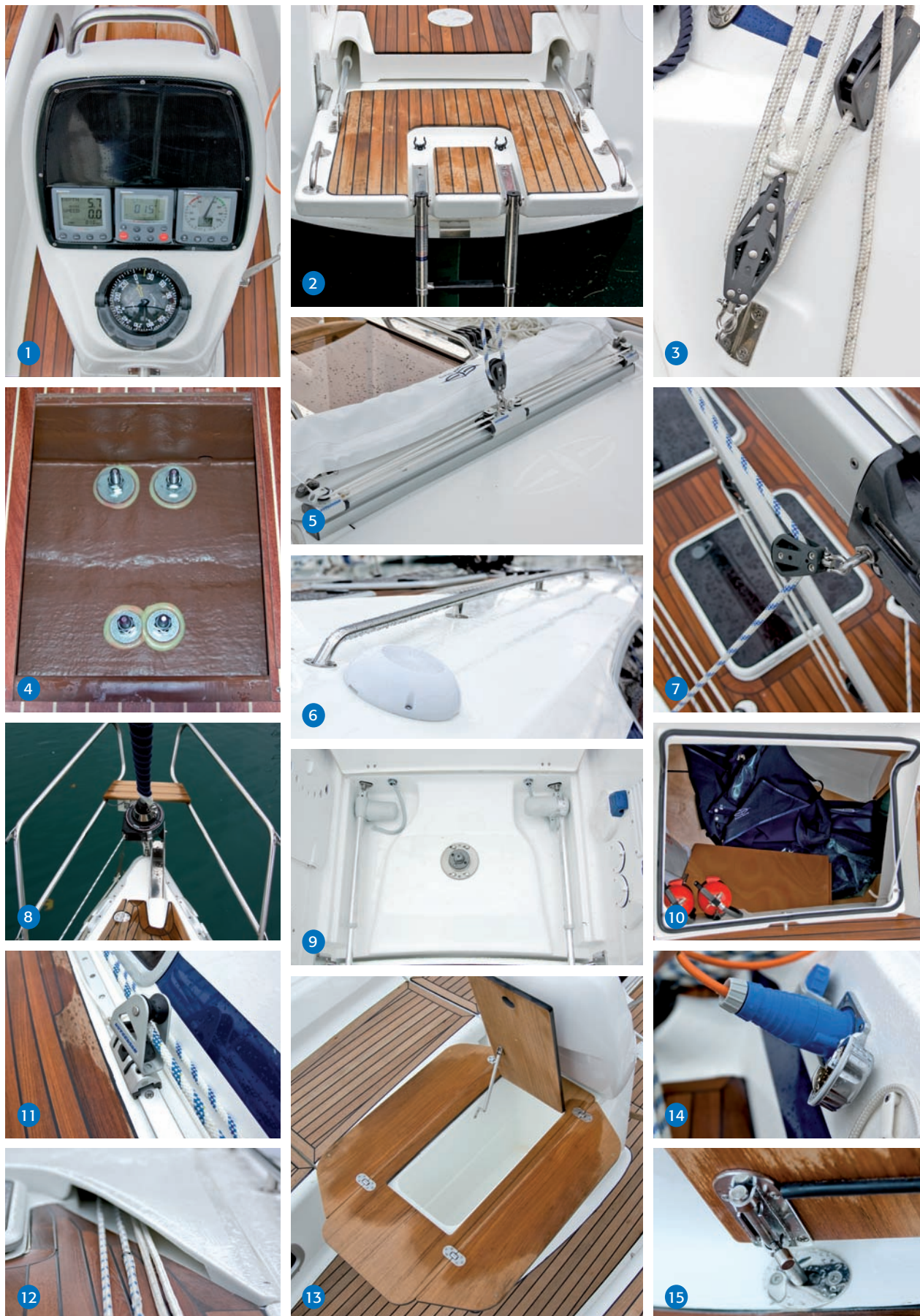


# Raymarine®

...world leaders in marine electronics.

Emden 04921-8008-0  
Hamburg 040-237808-0  
Bernau 08051-964248  
eMail info@eissing.com  
www.eissing.com





Charakteristika der neuen Cruiser-Linie von Bavaria: 1. großzügiger Instrumententräger, 2. elektrisch abklappbare Badeplattform mit Teleskopleiter, 3. Achterstagspanner ab Werft, 4. solide verankerte Kielbolzen, 5. erfreulich breiter Traveller, 6. stabiler Handlauf am Kajütdach, 7. Großschotführung beidseitig entlang des Baums, 8. geteilter Bugkorb mit Trittstufe, 9. gut erreichbarer Ruderschaft, 10. gut zugängliche Backskisten, 11. leinenverstellbare Holepunkte, 12. verdeckte Fallenführung, 13. massiver Cockpittisch, 14. Landanschluss an der Süllkante, 15. Flügeltüren mit Riegeln am Niedergang.

seitlichen Cockpitsüls geführt. Sie liegt damit stets in Griffweite des Rudergängers, zumal sie sich auch immer in Luv holen lässt. Diese systembedingten Vorteile, die man sich zunächst im Rennyachtenbereich (man spricht vor diesem Hintergrund auch vom „German Copper System“) zunutze gemacht hat, bieten auch Fahrtenseglern einen entsprechenden Nutzensgewinn. Vor diesem Hintergrund hielt das System in den letzten Jahren sukzessive ebenso im Tourenyachtenbereich Einzug – allerdings zunächst vorwiegend im Bereich sogenannter Performance Cruiser. Die neuen Cruiser-Modelle von Bavaria bringen es als erste Großserien-Fahrtenyachten dieses Preissegments bereits in der Standardausstattung mit.

Es handelt sich hier allerdings, wie bereits angedeutet, um eine abgewandelte Variante, bei der der Traveller (wie bei den Vorgängermodellen) weiterhin auf dem Kajütdach montiert wird. Dadurch ergibt sich zwar ein etwas ungünstigerer Hohlwinkel und Zugwinkel – die Schot greift weiterhin recht weit vorn am Baum an –, allerdings bleibt dafür das Cockpit frei von Schot und Schiene. Ein Zugeständnis an die Komfortwartungen von Fahrtenseglercrews, das zwar das Trimpotenzial wieder etwas eingrenzt, das System vor dem Hintergrund der vorgenannten Vorzüge aber dennoch keineswegs grundlegend in Frage stellt. Zumal die recht breite serienmäßige Travellerschiene (Rutgerson) auf beiden Yachten – auch hier haben die neuen Modelle „zugelegt“ – ihrerseits wiederum ein recht großzügiges Trimpotenzial erschließt. Auch ein Achterstagspanner gehört zur Standardausstattung (Achterstag mit Hahnepot und Talje) – lediglich der auf den beiden Testyachten zusätzlich vorhandene Rodkicker ist aufpreispflichtig. Und „last but not least“ ergibt sich durch die abgewandelte Variante auch noch ein Sicherheitsgewinn, da die Cockpitcrew im Vergleich zu einem im Cockpit montierten Traveller (wie er bei der „Originalvariante“ dieses Großschotsystems vorgesehen ist) nicht von der Großschot gefährdet wird (beispielsweise beim Halsen). Das Ganze erscheint damit unterm Strich als ein ebenso durch-

# awn

a.w.niemeyer

## Der neue Ausrüster 2008 ist da!

Jetzt gratis in Ihrer  
Filiale, per Telefon

**0180/525 97 99\***

\*(0,14 € Min./T-Com)

oder online  
im Shop unter  
**www.awn.de**



# JETZT

## 12 x in Deutschland

## NEUERÖFFNUNG in BREMEN & BOCHUM

# Große Eröffnungsfeier ab dem 06.03.2008

Mit vielen ANGEBOTEN & großer TOMBOLA

### AWN Bremen

Hemelinger Hafendamm 20  
28309 Bremen

*Im Gebäude der Marina Oberweser*

Do. 06.03. + Fr. 07.03.: 9 - 20 Uhr  
Sa. 08.03.: 9 - 18 Uhr

### AWN Bochum

Hemer Straße 259  
44809 Bochum

*Auf dem Gelände der Firma SPÜRKEL,  
Auto, Boote, Freizeit*

Do. 06.03. + Fr. 07.03.: 9 - 20 Uhr  
Sa. 08.03.: 9 - 18 Uhr  
So. 09.03.: 10 - 18 Uhr



**Außerdem finden Sie uns auch an folgenden Standorten:**

**2x in Berlin • Dormagen • Glücksburg • 2x in Hamburg  
Kiel • Lübeck • Mannheim • Taufkirchen**



**Salon der 38cruiser:** Unter Deck vermitteln die neuen Fahrtenyachten aus Giebelstadt dank des üppigen Holzeinsatzes ein recht wohnliches Ambiente. Die zahlreichen Luken und Fenster bringen zudem viel Licht und Luft in den Innenraum. Handläufe, Schlingerleisten und Lüftungsschlitze machen das Ganze gleichzeitig uneingeschränkt seetauglich.

dachter wie pfiffiger Kompromiss zwischen Funktionalität und Effektivität in Sachen Trimm auf der einen und einem möglichst hohen Maß an Komfort und Sicherheit an Deck auf der anderen Seite.

### Bemerkenswert umfangreiche Standardausstattung

Einen angemessenen Komfort vermag auch das auf beiden Yachten nahezu identische Cockpit zu bieten. Für das Design mit seinen aus dem Aufbau herausgleitenden Sülis und der geschwungenen Linienführung könnte die Vision-Linie Pate gestanden haben. Die seitlichen Bänke bieten mit einer Länge von 2,4 Meter (34er) beziehungsweise 2,5 Meter (38er) vier bis sechs Personen einen komfortablen Sitzplatz – bei Lage sitzt die Crew auch auf Sülkanten recht bequem. Der Teakbelag auf den Duchten und dem Cockpitboden gehört zur Standardausstattung. Dominiert wird das Cockpit jeweils von einer massiven Steuersäule, die

neben Rad und Kompass (beides Standard) auch das Maschinenpanel trägt. Hinzu kommt ein sehr großzügiger Instrumententräger in Karbonoptik im oberen Bereich, an dem sich neben der standardmäßigen ST-60-Plus-Instrumentierung von

Raymarine (einschließlich Windmessanlage ab Werft) auch spielend noch ein größeres Kartenplotterdisplay unterbringen ließe. Der Steuersäule schließt sich unmittelbar der ebenfalls massive Cockpittisch mit seinen ab- ▶



**Die 34cruiser steht ihrer größeren „Schwester“ in Sachen Komfort kaum nach – der eine Meter weniger Schiff macht sich nur marginal bemerkbar.**

# Bavaria 34cruiser

## Technische Daten

Konstrukteur .....	J & J Design
Takelungsart .....	9/10-Sloop
Bauweise .....	GFK-Sandwich
Länge über Alles .....	10,71 m
Länge Wasserlinie .....	9,20 m
Breite .....	3,60 m
Tiefgang Standardkiel * .....	1,90 m
Verdrängung .....	5.700 kg
Ballast (Standardkiel) .....	1.440 kg
Ballastanteil (Standardkiel) .....	ca. 25 %
Masthöhe (über WL) .....	14,84 m
Segelfläche am Wind ** .....	59,20 m <sup>2</sup>
Großsegel Standard .....	30,6 m <sup>2</sup>
Genua Standard (140 %) .....	28,6 m <sup>2</sup>

Maschine .....	Volvo Penta D1-20, 13,3 kW (18 PS)
Tankkapazität Diesel .....	150 l
Tankkapazität Wasser .....	210 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon .....	2
Anzahl der Kojen inkl. Salon .....	6
Stehhöhe im Mittel .....	ca. 1,85 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....	7,4 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	2,98/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis ** .....	4,31
Spez. Segelfläche ** .....	10,39 m <sup>2</sup> /t

\* 1,55 m mit optionalem Flachkiel, \*\* Segelfläche in der Standardversion mit Lattengroß und Rollgenua (die Testversion war mit einem Rollgroßsegel sowie dem passenden „Hightech“-Segelsatz ausgestattet)

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe .....	42° .....	6,2 kn
Optimale Höhe .....	62° .....	6,5 kn
Aufgeschrickt .....	76° .....	7,1 kn
Halber Wind .....	90° .....	7,6 kn
Raumgang .....	130° .....	6,1 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Testbedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: ca. 13-16 kn, Wellenhöhe: 0,5 m



## Preise und Ausstattung

Grundpreis: 87.700 Euro inkl. 19% USt.

Darin enthalten unter anderem: Aluminium-Rigg inkl. Baum, Schoten, Fallen und Strecker, Achterstagsspanner, Traveller, leinenverstellbare Holepunkte, Standard-Lattengroßsegel und Genua inklusive Rollanlage, Teakbelag auf Cockpitboden und -bänken, Bug-/Heckkorb, Seereling, elektrisch abklappbare Badeplattform mit Teleskopleiter, vier Schot- und zwei Arbeitswinschen, Radsteuerung, vier Belegklampen, Maschine mit Saildrive und Festpropeller, Motor- und Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (55 Ah Starter- und 140 Ah Verbraucherbatterie), Landanschlusssystem, Raymarine-ST-60-Plus-Instrumentierung inklusive Windmessanlage, Druckwassersystem, Innenausbau (Mahagoni), Pantry mit Edelstahlspüle, Zwei-Flammen-Gaskocher mit Ofen sowie Kühlbox, Nasszelle mit Pump-WC, Fäkalientank und Ölzeugfach, Cockpitdusche

## Werft

Bavaria Yachtbau, Bavariastraße 1, D-97232 Giebelstadt, Telefon: 0 93 34 - 94 20, [www.bavaria-yachtbau.com](http://www.bavaria-yachtbau.com)



Grafiken: Michael Herrmann



In den Kajüten fühlt man sich ebenfalls nicht beengt – der Raum im Vorschiff der 38cruiser wird in der Drei-Kabinen-Version allerdings durch die Nasszelle etwas eingengt. Die Kojenmaße fallen durchgehend ordentlich aus.

klappbaren Teak-Flanken und praktischem Staufach an – beide bilden eine Einheit.

Die obligatorische Backskiste an Steuerbord lässt sich ebenso wie

das im Heckbereich untergebrachte Gasflaschenfach und auch der Ruderschaft unter der Trittbfläche vor dem Steuerstand bei Bedarf gut erreichen. Solide Edelstahl-Handläufe neben

dem Niedergang sowie beidseitig am Kajütdach geben in rauer See sicheren Halt. Neu bei Bavaria und bislang eher von französischen Yachten bekannt: die Lamellentüren aus Teak vor dem Niedergang (anstelle des früher üblichen Steckschotts). Mit serienmäßig sechs Winschen im Cockpit – zu den beiden Großschotwinschen kommen noch zwei Genua-Schotwinschen auf den seitlichen Sülls sowie zwei Arbeitswinschen für Fallen und Strecker auf dem Kajütdach beiderseits des Niedergangs – setzt Bavaria in dieser Preisklasse wiederum Maßstäbe. Die gesamten Segeleinrichtungen lassen sich damit ausnahmslos aus dem Cockpit bedienen – einschließlich der ebenfalls serienmäßigen leinenverstellbaren Vorsegel-Holepunkte.

Einziges kleines Manko: Der etwas ungünstige Zugwinkel der im beinahe 90-Grad-Winkel vom Umlenkblock auf die Winsch geführten Genua-schot – hier will die Werft jedoch noch nachbessern.

## Bavaria 38cruiser

Konstrukteur .....	J & J Design
Takelungsart .....	9/10-Sloop
Bauweise .....	GFK-Sandwich
Länge über Alles .....	11,72 m
Länge Wasserlinie .....	9,90 m
Breite .....	3,90 m
Tiefgang Standardkiel * .....	1,95 m
Verdrängung .....	7.200 kg
Ballast (Standardkiel) .....	2.100 kg
Ballastanteil (Standardkiel) .....	ca. 29 %

Masthöhe (über WL) .....	15,45 m
Segelfläche am Wind ** .....	71,7 m <sup>2</sup>
Großsegel Standard .....	33,4 m <sup>2</sup>
Genua Standard (140 %) .....	38,3 m <sup>2</sup>

Maschine .....	Volvo Penta D1-30 20,1 kW (27,3 PS)
Tankkapazität Diesel .....	150 l
Tankkapazität Wasser .....	210 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon *** .....	3
Anzahl der Kojen inkl. Salon *** .....	8

Theor. Rumpfgeschwindigkeit .....	7,6 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	3,01/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis ** .....	4,39
Spez. Segelfläche ** .....	9,96 m <sup>2</sup> /t

Grundpreis ab Werft (inkl. 19 % USt.) ..... 108.700 Euro

\* 1,60 m mit optionalem Flachkiel, \*\* Segelfläche in der Standardversion mit Lattengroß und Rollgenua, \*\*\* in der getesteten Drei-Kabinen-Version



Gezeichnet: Michael Herrmann

Größte Höhe .....	43° .....	6,9 kn
Optimale Höhe .....	63° .....	7,2 kn
Aufgeschrickt .....	77° .....	7,5 kn
Halber Wind .....	90° .....	7,6 kn
Raumgang .....	145° .....	6,1 kn

(Testbedingungen identisch mit Bavaria 34cruiser)

Wiederum recht elegant gelöst gestaltet sich die teilweise verdeckte Führung von Fallen und Streckern vom Mast ins Cockpit. Gleiches gilt für die dem Cockpit vorgelagerte serienmäßige „Sprayhood-Garage“ im Kajütdach (Sprayhood aufpreispflichtig). Das gesamte Deckslayout vermittelt damit neben der bereits konstatierten Funktionalität auch noch einen durchaus wertigen Eindruck. Kaum zu glauben, dass der Großteil davon bereits im Grundpreis enthalten ist.

### Agile Segeleigenschaften bei gutmütigem Handling

Nach dem ersten Rundgang über Deck sind wir gespannt, was für eine Segelperformance die neuen Cruiser, deren Deckslayout ein solches Maß an Effektivität in Aussicht stellt, in der Praxis tatsächlich zu bieten haben. Beide Testboote sind im Gegensatz zum standardmäßigen Lattengroßsegel mit einer Mastreff-



**Auch wenn man vereinzelt immer noch auf einen recht großzügigen Dichtmasseneinsatz oder abweichende Holzfärbungen stößt – unterm Strich hat sich Bavaria in der Ausbauqualität erheblich gesteigert und braucht sich gegenüber dem Wettbewerb nicht zu verstecken.**

fanlage von Seldén (Rollgroßsegel) ausgestattet (Aufpreis: 1.925 Euro bei der 34cruiser und 2.025 Euro bei der 38Cruiser). Hinzu kommt jeweils ein passender „Hightech“-Segelsatz mit Spectra-Großsegel und 140-Prozent-Rollreffgenaua (die Vorsegelrollanlage ist Standard) von Elvström Sobstad (Aufpreis: 2.790

Euro bei der 34cruiser und 2.920 Euro bei der 38Cruiser).

Wir starten mit der 34 Cruiser. Sie kommt mit dieser Garderobe auf eine Gesamtsegelfläche von 59,9 Quadratmeter. Am Testtag weht in der Bucht von Palma de Mallorca eine mäßige bis frische Brise von rund 13 bis 16 Knoten (im ▶

Genießen Sie die Fahrt, mit Komfort an Bord!

## Dometic Klimaanlage



Wir sorgen für das richtige Klima an Bord

Die Firma Dometic liefert für jede Bootsgröße die richtige Klimaanlage. Ob für kleine Sportboote oder für Megayachten; für jede Anwendung haben wir die richtige Klimaanlage, fordern sie unseren Gesamtkatalog an.

#### GEMO

Auf dem Baggersand 5, Travemünde,  
D-23570, Germany • Tel: +4945022466  
gemo\_gmbh@t-online.de • www.gemo-online.de

Tel. +44 870 3306101  
marine.info@dometic.com  
www.dometic.com

 **Dometic**





**Die Pantry bietet auf beiden Testyachten eine großzügige Arbeitsfläche, viel Stauraum für Pött und Pann sowie eine lückenlose Grundausstattung – sogar einschließlich Mikrowelle (Foto: 34cruiser).**

Mittel 4 Beaufort), sodass noch kein Reff nötig sein sollte. Gleich nach Ausrollen der Segel bringen wir die Yacht kurz hinter der Hafenausfahrt auf einen Amwindkurs. Selbst auf maximaler Höhe, die wir bei etwa 42 Grad festmachen, messen wir unter Vollzeug einen Vortrieb von 6,2 Knoten – ein sehr solider Wert für eine Fahrtenyacht, der fast schon in den Bereich sogenannter Performance-Cruiser fällt. Etwas tiefer läuft die Yacht auf optimaler Höhe satte 6,5 Knoten – mit aufgeschrickten Schoten erreicht sie auf etwa 76 Grad zum Wind sogar 7,1 Knoten. Den Top-Speed ermitteln wir mit 7,6 Knoten schließlich auf Halbwindkurs – er liegt im Bereich der Rumpfgeschwindigkeit. Im Raumgang schiebt uns der Wind mit 6,1 Knoten durchs Wasser.

Bei der 38cruiser ist in Sachen Speed erwartungsgemäß sogar noch etwas mehr drin – die um 70 Zentimeter längere Wasserlinie und die größere Gesamtsegelfläche (72,1 Quadratmeter mit dem „Hightech“-Segelsatz) machen sich entsprechend bemerkbar: Hier kommen wir auf maximaler Höhe bei etwa 43 Grad auf 6,9 Knoten – auf optimaler

Höhe bei rund 63 Grad zum Wind sogar auf 7,2 Knoten Fahrt. Auch mit der 38cruiser erzielen wir den Top-Speed auf Halbwindkurs mit 7,6 Knoten (Rumpfgeschwindigkeit). Im Raumgang messen wir auf etwa 145 Grad zum Wind 5,9 Knoten.

Zusammengefasst: In puncto Segeleigenschaften müssen sich die neuen Cruiser von Bavaria wahrlich nicht verstecken. Selbst bei mäßiger Brise sprechen sie behände an und erreichen locker Werte um die jeweilige theoretische Rumpfgeschwindigkeit. Hinzu kommt ein durchgehend sehr einfaches und leichtgängiges Handling. Wir segeln die Yachten jeweils zu zweit – beide lassen sich auch mit kleiner Crew jederzeit problemlos kontrollieren. Die Decksausstattung erweist sich dabei auch im Praxiseinsatz als uneingeschränkt durchdacht – sämtliche Segelmanöver gelingen somit im Handumdrehen. Kurzum: Es macht wirklich Spaß, die neuen Cruiser aus Giebelstadt zu segeln. Zugleich vermittelt das sehr gutmütige See- und Steuerverhalten der beiden Testyachten ein sicheres Gefühl. Sie erweisen sich als sehr kursstabil und lassen sich unter diesen moderaten Bedingungen problemlos

aus dem Handgelenk steuern. Die sehr gut abgestimmte Ruderanlage sorgt für eine erfreulich direkte Umsetzung aller Steuerbefehle und gibt gleichzeitig gute Rückmeldung. Diese Steuereigenschaften ergänzen sich wunderbar mit der recht dynamischen Segelperformance – auch hier findet er sich also wieder: jener an den Bedürfnissen aktiver Fahrtensegler orientierte Kompromiss zwischen Funktionalitäts- und Komfortattributen – in Gestalt einer entsprechenden Mischung aus Geschwindigkeit und Gutmütigkeit. Angesichts der für eine Fahrtenyacht sehr großzügig ausgelegten Trimmeinrichtungen beider Yachten dürfte man auch mit dem serienmäßigen Lattengroß unter allen Windbedingungen gut zurechtkommen – könnte damit aufgrund des wahrscheinlich noch besseren Trimpotenzials vielleicht sogar noch mehr unbeschwerter Segelfreude erleben.

Auch unter Motor erweisen sich beide Yachten als sehr gutmütig: Sie gehorchen aufmerksam jedem Steuerbefehl, drehen innerhalb von anderthalb Bootslängen komplett auf dem Teller und lassen sich aus Marschfahrt erstaunlich schnell aufstoppen. Beide sind werftseitig mit ausreichend Motorleistung versehen: die 34cruiser mit einem Volvo Penta D1-20 mit 13,3 Kilowatt (18 PS) und die 38cruiser mit einem Volvo Penta D1-30 mit 20,1 Kilowatt (27,3 PS) – jeweils mit Festpropeller.

### Wohnlicher und durchgehend seegerechter Ausbau

Unter Deck scheint Bavaria ebenfalls auf einen angemessenen Kompromiss zwischen Funktionalität und Komfort zu setzen. So finden sich hier zwar wenig wirklich neue oder gar innovative Stilelemente – doch man muss auch nichts missen und findet auch keine wirklichen Ansatzpunkte für sachliche Kritik. Der großzügige Einsatz von Holzoberflächen – einschließlich entsprechender Wegerungen an den Außenwänden und innerhalb der Schränke – vermittelt zugleich ein sehr wohnliches Ambiente. Und die zahlreichen zu öffnenden Fenster und Luken – hier können die Gie-

belstädter sogar wiederum Maßstäbe setzen – lassen darüber hinaus sehr viel Tageslicht und bei Bedarf auch Frischluft ins Innere.

So finden sich allein im geräumigen Salon der 38cruiser insgesamt sieben zu öffnende Luken und Fenster (hinzu kommen noch zwei Doradelüfter mit serienmäßigen Chromstahl-Schutzbügeln – bei der 34er zwei Pilzlüfter). Auf den komfortablen Längssofas um den beidseitig abklappbaren Messetisch finden bis zu acht Personen einen komfortablen Sitzplatz. Die Sofas lassen sich mit einer Länge von 2,33 Meter an Steuerbord beziehungsweise 1,98 an Backbord und einer Breite von jeweils 0,63 Zentimeter gleichermaßen als See- oder Gästekojen nutzen. Die 34cruiser steht ihrer größeren Schwester hier nur wenig nach: Ihre Salonsofas weisen an Backbord die gleiche Länge und an Steuerbord immerhin noch eine Länge von 2 Metern auf – bei in etwa identischer Breite. An den Salonwänden bieten auf beiden Yachten durchgehende Schrankzeilen vielfältige Stauraummöglichkeiten. Hinzu kommen großzügige Sideboards oberhalb der Rückenlehnen der Salonbänke. Geradezu mustergültig ausgeführt präsentiert sich auf beiden Yachten der Navigationsbereich an Steuerbord neben dem Niedergang – mit ►



**An Stauraum unter Deck herrscht auf den neuen Cruisern insgesamt kein Mangel (Vorschiffskabine 34cruiser).**

# Die perfekte Kontrolle

## Einzigartige Steuereigenschaften



Unser neuer Autopilot vereint fortschrittliche Datenkombination mit hochentwickelter Anzeige- und Kontrollfunktion.

- Direkte Kursänderung über Bedienrad
- Autopilot mit mehr Leistung
- Kräftige Antriebseinheiten für alle Steuersysteme
- Vielseitige Steuerfunktionen – auch ideal zum Fischen
- Automatische Steuereigenschaft unter Segeln
- Einfache Systemintegration durch SimNet

*Weitere Informationen zum neuen AP28 erhalten Sie auf unserer Website.*

**SIMRAD**

[www.simrad-yachting.com](http://www.simrad-yachting.com)

Eine Navico Marke – Führend in Marineelektronik

Master the Elements

großem Kartentisch, sicherem Sitz, gut gelöster Instrumentenkonsolle (jetzt im seitlichen Bereich) und ebenfalls zahlreichen Staumöglichkeiten. Auch die gegenüberliegende L-förmige Pantry lässt auf beiden Booten keine Wünsche offen: Mit ihren sehr großzügigen Arbeitsflächen und den vielfältigen Staumöglichkeiten gestaltet sie sich ebenfalls geradezu vorbildlich ausgebaut. Hinzu kommt die Bavaria-typische bereits standarmäßige Komplettaus-

Version zu haben ist. Letztere richtet sich damit ganz konsequent an die Zielgruppe Yachteigner, während man mit der 38 offenbar neben Eignern auch Charterunternehmen ansprechen möchte. In der Zwei-Kabinen-Version bieten beide Yachten wiederum eine sehr ähnliche Raumaufteilung – mit einer einzelnen Nasszelle achtern an Steuerbord (auf der 38cruiser mit abgeteiltem Duschbereich). Bei der Drei-Kabinen-Version der 38er (Testversion) wird

die Vorschiffskoje auf der 34cruiser, die man dafür etwas weiter ins Vorschiff verschoben beziehungsweise verlängert hat, was sich in einer geringeren Breite von 1,95 Meter niederschlägt, die sich im Bugbereich zudem stärker auf 0,40 Meter verjüngt. Die Achterkojen bieten auf der getesteten 38er eine Länge von 2,06 Metern (1,98 Meter im Bereich des Maschinenraums) und auf der 34er eine Länge von 2,04 Metern (zur Schiffsmittle auf 1,98 verjüngend). In der Breite präsentiert sich die Achterkoje der 34er sogar etwas großzügiger: Sie beträgt 1,78 Meter (verjüngend auf 1,24 Meter) gegenüber den 1,46 beziehungsweise 1,42 Meter breiten Achterkojen auf der getesteten 38er (jeweils verjüngend auf 0,87 Meter). Vor diesem Hintergrund dürfte für Eigner die Zwei-Kabinen-Version der 38er tatsächlich die erste Wahl darstellen, die neben mehr Stauraum eben auch noch deutlich komfortablere Kojenmaße im Achterschiff bietet. Obgleich an Stauraum auf beiden Yachten insgesamt kein Mangel herrscht. Auch die Stehhöhen fallen mit 1,90 Meter (38er) beziehungsweise 1,84 Meter (34er) im Salon sowie jeweils rund 1,85 Meter im Vor- und Achterschiff auf beiden Yachten sehr großzügig aus. Während in Sachen Raumangebot und Ausstattung auch schon frühere Modelle aus Giebelstadt punkten konnten, markieren die neuen Modelle in der Ausbauqualität einen deutlichen Schritt nach vorn. Sicher muss man weiterhin einige Zugeständnisse an die Großserienfertigung machen, die sich in mitunter abweichenden Maserungen und Farben sowie dem vereinzelt recht großzügigen Einsatz von Dichtmasse bemerkbar machen. Aber tatsächliche handwerkliche Fehler oder unsolid ausgeführte Elemente haben wir auf beiden Testyachten an keiner Stelle gefunden. Und auch das Finish präsentierte sich größtenteils makellos. Vor dem Hintergrund, dass Bavaria für einen Großteil des Innenausbaus trotz der stark rationalisierten Großserienfertigung immer noch Massivholz einsetzt, präsentiert sich das Interieur bei den neuen Modellen sogar in einer geradezu bemerkenswerten Qualität. Hier braucht man sich gegenüber



**Der Navigationsbereich präsentiert sich auf beiden Yachten geradezu mustergültig ausgestattet – mit großem Kartentisch, ergonomischem Sitz, neu gestalteter Instrumentenkonsolle und vielen praktischen Schapps.**

stattung – zu der bei den Testyachten sogar eine Mikrowelle gehört. In den Abmessungen bestehen auch hier nur geringfügige Abweichungen zwischen beiden Modellen. Erst bei der Kabinenaufteilung ergeben sich nennenswerte Differenzen. So kann die 38cruiser wahlweise als Zwei- oder Drei-Kabinen-Version geordert werden, während die 34cruiser ausschließlich als Zwei-Kabinen-

die Nasszelle hingegen zulasten der dortigen potenziellen Eignerkammer mit ins Vorschiff integriert. Beide Yachten bieten in den Kajüten durchgehend großzügige Kojenmaße. Die Dreieckskoje im Vorschiff der getesteten 38Cruiser weist eine Länge von 2 Metern bei einer größten Breite von 2,02 Metern auf (verjüngend auf 0,65 Meter in der Vorpiek). Die gleiche Länge bietet

dem Wettbewerb keineswegs zu verstecken. Ganz abgesehen von der uneingeschränkt seegerechten Ausführung, die sich unter anderem in soliden Handläufen, durchgehend vorhandenen Schlingerleisten, abgerundeten Tisch-, Schrank- und Einbaukanten sowie den Lüftungsschlitzen in sämtlichen Schranktüren manifestiert. Auch zeigt sich darin wieder die Ausrichtung auf den aktiven Segler, der solche Attribute im Zweifelsfall mehr schätzen dürfte als etwaige stilistische Kunstgriffe.

### Fazit

Ob beim Deckslayout, den Segeleigenschaften oder dem Ausbaukonzept – die neuen Cruiser-Modelle von Bavaria überzeugen rundherum mit einem gelungenen und schlüssigen, weil konsequent auf die Bedürfnisse von aktiven Fahrtenseglern abgestimmten Mix aus Komfort- und Performanceattributen. Hinzu kommen ein frisches, ansprechendes Design und eine ordentliche handwerkliche Ausführung, die sich gleichermaßen sehen lassen können. Geblieben ist derweil der bestechende Paketpreis – wobei die 34cruiser und 38cruiser hinsichtlich des bereits im Grundpreis enthaltenen Ausstattungsumfangs sogar neue Maßstäbe setzen dürften.

Im direkten Vergleich der beiden Yachten fällt vor allem auf, wie wenig sie sich eigentlich wirklich unterscheiden – man könnte auch sagen: wie viel Schiff die 34cruiser bereits bietet. Auch in den Segeleigenschaften kam uns die leichtere 34er noch einen Tick agiler vor. Für Eigner, die vorwiegend mit kleiner Crew unterwegs sind, dürfte sie vor diesen Hintergründen wohl erste Wahl darstellen – wer Wert auf etwas mehr Raum und Komfort legt, erhält mit der 38cruiser aber ein gleichermaßen schlüssiges Paket. Die neue Cruiser-Linie aus Giebelstadt dürfte damit für ordentlich frischen Wind auf dem Markt der preisgünstigen Großserienyachten sorgen, auf welchem sie sich zudem ein ganz eigenständiges Segment erschließen. Man darf gespannt sein, ob es ebenso viele Liebhaber wie die Vorgängermodelle finden wird. Anschauen lohnt in jedem Fall. ■

*Warum sollten Sie mit weniger zufrieden sein ?*



### **Die Plastimo Rollreffanlagen**

Unsere Rollreffanlagen stehen für Robustheit, Zuverlässigkeit, schnelle, unkomplizierte Montage und Bedienfreundlichkeit.

Wir bieten Ihnen eine Palette von 12 verschiedenen Modellen für Schiffe von 4-14 Metern an.

Als Spezialist mit 30 jähriger Erfahrung und vielen Tausenden von zufriedenen Seglern, bieten wir Ihnen auf alle Rollreffanlagen eine 5 Jahresgarantie.



**Nutzen Sie unser aktuelles Rücknahme-Angebot vom 15.01.2008 bis 31.05.2007 «aus alt mach neu» und sparen Sie bis zu 150 €\* !**

Die genauen Teilnahmebedingungen erhalten Sie bei Ihrem Händler.

\* inkl. MWST.

**NAVIMO DEUTSCHLAND**

Tel : +33 (0)297 87 36 11 oder 36 13  
sales.international@plastimo.fr

[www.plastimo.de](http://www.plastimo.de)

**PLASTIMO**  
a navimo group company