

## Test | Bavaria 35 Match

Die Bavaria 35 Match im Race-Modus mit Kevlar-Segeln und Spinnaker. Regatta-Ergebnisse liegen noch nicht vor, als Cruiser konnte das kleinste Boot der Match-Serie aber bereits überzeugen



# Günstig & schnell

Bavaria komplettiert mit der 35 Match die neue Linie der Performance-Cruiser nach unten und setzt preislich Maßstäbe in der Mittelklasse



# BAVARIA 35 MATCH

## ► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	J&J Design
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	10,79 m
Gesamtlänge	10,79 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,90 m
Breite	3,28 m
Tiefgang/Testschiff	2,00/2,25 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	7,65 kn
Gewicht	5,9 t
Ballast/-anteil	2,0 t/33,9 %
Masthöhe über Wasserlinie	16,78 m
Großsegel	40,0 m <sup>2</sup>
Genua (140 %)	39,0 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl (Z/S/V)	4,92
Maschine	VP MD 2020 (Saildrive), 13 kW/19 PS
Kraftstofftank	Kunststoff, 90 l
Frischwassertank	Kunststoff, 150 l
Fäkalientank	Kunststoff, 80 l

**Rumpf- und Decksbauweise** GFK im Handauflegeverfahren, Sandwich-Material Divinycell (PVC-Schaum), Verbindung geklebt, verschraubt, am Heck laminiert

## ► MESSWERTE (INNEN)

Doppelkoje Vorschiff	1,95 x 1,35/0,42 m
Salonkojen (2)	2,10/1,90 x 0,59 m
Doppelkoje achtern	2,08/1,94 x 1,64/1,28 m
Stauraum Vorschiff	ca. 1500 l
Stauraum Salon	ca. 1200 l
Stauraum Pantry/Navi/WC	ca. 400/200/260 l
Stauraum Achterkammer	ca. 480 l
Stauraum Backskiste	ca. 2000 l
Höhe Vorschiffskammer	1,71 m
Höhe Salon	1,80 m
Höhe WC	1,85 m
Höhe Achterkammer	1,87 m

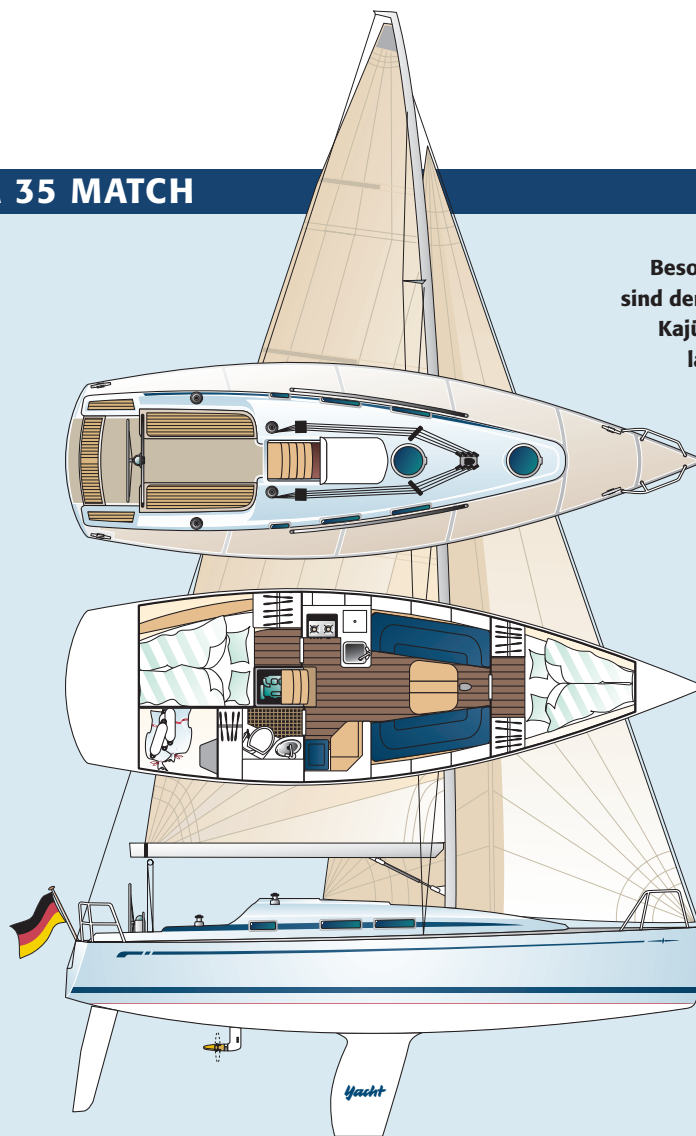
## ► AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	84 300 Euro
Motor, Reling, Kompass, Polster, Lenzpumpe, WC, Kocher, Feuerlöscher, Positionsl., Fäkalientank	inklusive
Großsegel (Dacron)	3770 Euro
Genua (145 %, Dacron)	2513 Euro
Segelkleid	485 Euro
Anker/Festmacher/Fender	350 Euro
E-Kühlfach	1120 Euro
Fäkalientank-Absaugung	280 Euro
Antifouling-Anstrich	928 Euro
Zuwasserlassen/Übergabe	2320 Euro
Preis segelfertig (nach YACHT-Definition)	96 066 Euro
Darüber hinaus im Grundpreis enthalten (Auszug)	
Radsteuerung, Teak auf Sitzduchten, Cockpitdusche, Badeleiter, Rollanlage, Landstromanschluss (ohne Ladegerät, Aufpreis 800 Euro), Raymarine St 60 Tridata	
Osmose-/generelle Garantie	5/2 Jahre

**Werft** Bavaria Yachtbau, 97232 Giebelstadt, Telefon 09334/794 20, www.bavaria-match.de

**Vertrieb** Händlernetz, Testschiff: Yates Alemanes

Besonders auffallend sind der flache, schmale Kajütaufbau und die lange Wasserlinie



## ► SEGELLEISTUNGEN O. ABDRIFT U. STROM

Am Wind (ca. 40 Grad)	6,5 kn
60 Grad Windeinfall	7,3 kn
90 Grad Windeinfall	7,5 kn
130 Grad Windeinfall	5,9 kn
180 Grad Windeinfall	5,5 kn

### Testbedingungen

Windgeschwindigkeit 12–16 kn  
Windstärke 4–5 Bft., Wellenhöhe 0,5–1,0 m

## ► SCHALLDRUCK

Gemessen in Marschfahrt  
(80 % der Höchstdrehzahl): 6,4 kn, 2400 min<sup>-1</sup>

Plicht	72 dB(A)
Kajüte	73 dB(A)
Achterkajüte	76 dB(A)
Vorschiff	60 dB(A)

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

Der Volvo Penta MD 2020 mit Saildrive ist gut isoliert und läuft mit dem 3-Blatt-Faltpropeller sehr ruhig im normalen Umdrehungsbereich

## Yacht – BEWERTUNG

Ein sehr gut segelnder und einfach zu bedienender Cruiser mit dem Potenzial zum erfolgreichen Racer – und das zum absoluten Niedrigpreis

### ► Konstruktion

- + Edelstahlrahmen, in Bodengruppe integriert
- + Leichtes Vorschiff, Tanks nahe am Schwerpunkt
- Schwer zugängliche Achterpiek

### ► Segelleistung und Trimm

- + Leicht handhabbare, große Segelfläche
- + Große, gut positionierte Genuawinschen
- Zu neutral auf dem Ruder (Testschiff)
- Sitzposition auf Cockpitsüß nicht ergonomisch

### ► Wohnen und Ausbauqualität

- + Schappdeckel öffnen nach unten
- Lack-Oberflächen rau, fast offenporig
- Zu weiche Kojenpolster

### ► Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige, gut dimensionierte Beschläge
- Unvollständige Serienausstattung

Die neue Match-Serie der fränkischen Großserienwerft ist fertig gestellt. Mit den schlanken Schiffen hatte sich Bavaria im vergangenen Jahr, beginnend mit einer 38er, in das sportliche Segment vorgewagt. Die 35er bildet jetzt den Einstieg, die 42er (s. S. 78) die Obergrenze. Damit bietet Bavaria wie alle anderen bedeutenden Werften eine komplette Linie an, die gern als Cruiser/Racer bezeichnet wird. Wobei die Firmenleitung Wert darauf legt, die Reihenfolge dieser beiden Begriffe beizubehalten. Denn oft wird, wie auch bei der Konkurrenz, die Sportlichkeit und Regattatauglichkeit dieses Bootssegmentes stark betont, was zu falscher Gewichtung und überhöhten Erwartungen führen kann.

Auch die 35 Match ist, so wie sie die Werkshallen verlässt, beileibe kein Regatboot. Was nicht negativ gemeint ist, im Gegenteil. Wie bei den sportiven Modellen von Dufour, Dehler oder X-Yachts handelt es sich in erster Linie um ein schnell und gut segelndes Fahrtenschiff mit allem nötigen Komfort. Anders als reine Cruiser haben diese Boote aber den Vorteil, dass ambitionierte Skipper mit mehr oder weniger aufwändigen Modifizierungen aus ihnen regattataugliche Untersätze machen können. Die Match 35 ist deshalb auch nicht in ein spezielles Vergütungssystem hineinkonstruiert.

### Konventionelle Konstruktion

Die Bezeichnung Match 35 ist ehrlich, sogar untertrieben. Genau genommen beträgt die Rumpflänge 35,4 Fuß, womit die Konkurrenz der Bavaria eher im Lager

der 36-Fußer als bei den 34ern zu suchen ist. Denn die Typbezeichnungen anderer Hersteller sind teils irreführend. Dazu vier Konkurrentinnen im Vergleich: Die Dehler 36 ist genau 35,9 Fuß lang, die Elan 37 36,6, die First 36.7 misst 35,0 Fuß und die X-362 auch nur 35,3 Fuß. Dabei handelt es sich aber wohlgerne um die Rumpflänge, die, wenn es um die reinen Segeleigenschaften geht, jedoch kaum aussagekräftig ist. Allenfalls könnte auf mehr Volumen und Komfort durch die längeren Rümpfe geschlossen werden, was aber auch nur bedingt stimmt. Denn die größere Länge im Vergleich zur Bavaria, und tatsächlich ist sie ja auch lediglich bei zwei der vier aufgezählten Konkurrentinnen vorhanden, wird teils durch schrägere Steven erreicht, die sich allerdings nur in wenig gewonnenem Raum niederschlägt.

Viel wichtiger für das Geschwindigkeitspotenzial ist die Wasserlinienlänge, und da läuft die Bavaria fast allen davon. Nur die Dehler 36 hat mit 9,95 Metern 5 Zentimeter mehr zu bieten (Elan 37 = 9,77 Meter; First 36.7 = 9,23; X-362 = 9,31). Oberstes Gebot für eine schnell segelnde Yacht ist viel Segelfläche. Mit insgesamt 79 Quadratmetern (mit Genua) hat die Match 35 ähnliche Daten wie die Konkurrenzjachten. So differiert die Gesamtsegelfläche außer bei der Dehler nur um ein bis zwei Quadratmeter, die Dehler ist mit sechs Quadratmetern mehr besser betucht.

Die relativ große Segelfläche bedingt viel Ballast und führt zu einem – im Vergleich zu Cruisern – hohen absoluten Ge-



**Segelt schnell, aber immer kontrollierbar. Die schicken Tücher sind erschwinglich**

samtgewicht. Auch hier bewegt sich die Bavaria fast exakt innerhalb der Konkurrenz. Was nicht wundert. Wie fast überall üblich werden Rumpf und Deck aus GFK im Handauflegeverfahren gefertigt, über der Wasserlinie und an einigen Deckflächen kommt PVC-Schaum (Divinycell) als Sandwich-Kern zum Einsatz. An besonders beanspruchten Stellen wie dem Kielbereich wird belastbareres und teureres Triaxial-Gewebe verwendet.

Für zusätzliche Aussteifung sorgt ein Edelstahlrahmen, der in U-Form in die Bodenverstärkungen laminiert ist und an dem teilweise der Kiel hängt. An seinen Enden sind die Rüsteisen befestigt, wodurch sich fast unbegrenzt Zug auf die Wanten bringen lässt. Was Sinn macht, denn diese sind serienmäßig aus Rod und recken kaum. Die Rumpf-Deck-Verbindung ist geklebt und geschraubt, nur im Heckbereich überlaminiert, um die dort auftretenden Zugkräfte aufzufangen. Das ist normaler Serien-Standard.

### Saubere Segeleigenschaften

Die Match 35 macht Spaß – und segelt bemerkenswert unspektakulär. Was angesichts der hohen Segeltragezahl von 4,92 (ähnlich wie die Konkurrenz) ein Lob ist. Denn: je höher diese Zahl, desto mehr Segelfläche im Verhältnis zum Gesamtgewicht. Große Segelflächen implizieren jedoch automatisch viel Arbeit sowie ▷



**Der Steuermann sitzt absolut entspannt, die Crew hat im großen Cockpit viel Platz**



**Klassische Aufteilung. Der Salontisch ist nur an Steuerbord klappbar. Die Räume zwischen den Kojenlehnen und den Schapps sind kaum nutzbar; es fehlen Schlingerleisten**



**Die grauen Geräte-Kunststoffpaneele sind Standard – und gewöhnungsbedürftig**



**Die Pantry mit sehr gut gelöster Klapp-Abdeckung für den Herd ist funktional**

anspruchsvolles Steuern und schrecken viele Eigner ab. Ohne Grund. Denn zum einen bietet der schwere Kiel standardmäßig zwei Meter Tiefgang, optional 2,25 (Testschiff) oder 1,80 Meter und damit ausreichend Gegenmoment, zum anderen lassen die Beschläge in Ausführung und Anordnung kaum Wünsche offen. Serienmäßig ist sowohl das Steuerrad, das bei dieser Größe schon Sinn macht, wie auch Quattro-Winschen (Harken) auf dem Kajütdach, die über zwei Trommeldurchmesser verfügen und so Extra-Spinnakerwinden überflüssig machen. Die etwa mittig zum Cockpit platzierten Genuawinschen sind angenehm groß dimensioniert (44er), jedoch auch recht weit außen angebracht.

Dadurch, dass die Fußreling ab etwa der Schiffsmittle bis achtern abgeflacht ist (damit sie der Crew auf der Kante nicht in die Kniekehlen drückt), fehlt für eine ergonomische Arbeitsposition eine Fußstütze in Lee. Der Großschottraveller ist auf halber Höhe der Backskisten vor der Steuersäule montiert. Dadurch lässt sich die Großschot vom Steuermann, so er hinter dem Rad steht, nicht bedienen. Steuert er jedoch in Luv, so sitzt er, mit einem Bein an der Steuersäule abgestützt, nicht nur bequem, sondern gelangt auch einfach an die Schot. Diese ist serienmäßig mit einer Feineinstellung versehen, die auch unbe-

dingt nötig ist. Denn die nur vierfache Untersetzung würde nicht ausreichen.

Die Crew hat es im Cockpit nicht ganz so komfortabel wie der Steuermann. Einerseits stört auf dem Stuhl die Genauwisch, aber dieser Kompromiss kann zugunsten des Handlings akzeptiert werden. Darüber hinaus ist das Stuhl selbst aber für angenehmes Sitzen zu schmal und der Kniewinkel sehr eng, sodass bei starker Lage die Gefahr des Absturzes nach Lee besteht. Will man dem entgehen und bei Krängung auf dem Laufdeck sitzen, fällt das Stuhl nach außen zu steil ab, woraus zwar sicherer Halt resultiert, jedoch auch

eine stark gehockte Position, aus der das Aufstehen schwer fällt. Bei den Crewpositionen merkt man der 35 Match an, dass Regattasegler ein Wörtchen mitgeredet haben, denn es wurden Kompromisse für den Race-Modus gemacht.

Hoch am Wind erreicht die 35er zirka 40 Grad zum wahren Wind (mit Genua III) – ein guter Wert, der vor allem den weit innen angebrachten Genuaschienen (zirka 11 Grad Schotwinkel) zu verdanken ist. Das Testschiff lag noch zu ausgewogen auf dem Ruder; es entwickelte keinerlei Ruderdruck, wodurch ein eher schwammiges Steuergefühl entstand. Laut Werft



**Die Vorschiffskoje ist ausreichend groß, die Stehfläche auch (1,10 mal 0,55 Meter)**



**Die Liegepolster sind mit acht Zentimeter Höhe zu flach und zu weich**



**In der Nasszelle fehlt eine größere Ablagefläche, eine Dusche ist nicht Standard**

wurde nach dem Test sofort die Vorbalance des Ruderblatts geändert und dem Rigg etwas mehr Mastfall gegeben, sodass dieses Manko behoben sein dürfte.

Ansonsten entzog sich die 35er nie der Kontrolle des Steuermanns, auch nicht unter Spi auf spitzem Raumschots-Kurs. Dank des tiefen Blatts konnte der Bug beim ersten Anzeichen eines Ausbrechens wieder nach Lee dirigiert werden. Die Geschwindigkeit kletterte dabei schon mal auf fast 9 Knoten. Unter Segeln ließ Bavarias jüngster Spross jedenfalls keine Wünsche offen.

### Ausbau mit Schwächen

Der Kajütaufbau ist relativ flach und schmal gehalten, was sich in geringen Stehhöhen bemerkbar macht. Wer diese verschmerzen kann, bekommt im Gegenzug die bereits erwähnte enge Vorsegel-schotung sowie theoretisch einen nach unten verlagerten Gewichtsschwerpunkt. Der flache Aufbau verleiht dem Boot eine elegante, sportliche Silhouette. Gewöhnungsbedürftig sind die leicht ovalen Salonfenster, mit der die gesamte Match-Serie ausgestattet werden soll. Das Platzangebot unter Deck ist ausreichend, besonders erwähnenswert dabei das Vorschiff, da es keinen Tank aufnehmen muss, was der Gewichtsverteilung zugute kommt und einen enormen Stauraum ermöglicht. Allerdings wäre noch eine Menge mehr nutzbarer Stauraum realisierbar gewesen, beispielsweise hinter den Rückenlehnen der Salonkojen oder durch Deckel in den Bodenbrettern.

Nicht optimal wurde auch die Staumöglichkeit in der Nasszelle gelöst, denn der große Schrank unter dem Waschbecken ist nach unten offen, sodass Staugut unter die Innenschale rutschen kann. Eine für Bavaria gravierende Änderung findet sich an den flachen Oberschränken. Sie sind im Vor- und Achterschiff für den Regattamodus demontierbar. Im Salon öffnen die Klappen, wie sonst überall üblich, jetzt erstmals nach unten, sodass bei stärkerer Krängung nicht sofort der Inhalt herauspurzelt.

Der Stauraum achten ist begrenzt, da sich unter der Achterkoje der Wassertank befindet. Wer es mit dem Gewichtstrimm nicht so genau nimmt, könnte die riesige Achterpiek beladen, nur ist dazu lediglich eine Klappe im Achterschott vorgesehen. Deckel im achteren Cockpitboden wären



**Zu kurz:** Handläufe am Niedergang



**Überflüssig:** Handläufe am Aufbau



**Zu eng:** Der Motorraum ist vom Salon aus nur durch eine obere Klappe zugänglich

für diesen Zweck wünschenswert. Die einzige Backskiste an Steuerbord ist zwar ebenfalls riesig, jedoch nicht unterteilt.

Der Innenausbau ist Bavaria-typisch in Mahagoni gehalten. Die Polster der ausreichend großen Vor- und Achterkojen könnten etwas härter sein. Der Salon ist klar geteilt, wofür das relativ hoch gezogene Mittelschott sorgt. Der äußere Eindruck ist ansprechend, unter und hinter den Polstern finden sich dann jedoch schlecht gebrochene Sägekanten. Die Rückenpolster im Salon fallen etwas niedrig aus, dafür ist das integrierte Kissen vorbildlich geformt. Ebenso die Befestigung mit Druckköpfen für die Lehnen und Schlingerleiste für die Polster.

### Günstiger geht es nicht

Mit knapp 100 000 Euro segelfertig steht die Bavaria 35 Match konkurrenz-



**Seegerecht:** Erstmals öffnen bei Bavaria die Schappdeckel der Oberschränke nach unten



**Ungewöhnlich:** Die weit nach außen verlegte Sitz-Sektion wurde von innen fixiert



**Wackelig:** Der Salontisch ist auf dem Bodenbrett nur unzureichend befestigt

los in ihrem Größensegment da. Zum Grundpreis von rund 84 000 Euro gesellen sich allerdings einige versteckte Kosten. So werden Segel werftseitig nicht angeboten, ein hochwertiger Genesis-Kevlar-Satz von Elvström schlägt mit rund 12 500 Euro zu Buche (Groß, Genua, G III); das WC verfügt serienmäßig nicht über eine Dusche (Aufpreis 750 Euro), der vorinstallierte Landanschluss enthält kein Ladegerät (800 Euro); und die Webasto-Heizung für knapp über 3000 Euro ist auch nicht gerade billig.

Dennoch: Auch alles zusammen gerechnet, haben die Franken mit der 35er die Messlatte einmal mehr weit nach unten verlagert.

Lars Bolle



Weitere Tests unter [www.yacht.de](http://www.yacht.de). Spezielle Match-Seite: [www.bavaria-match.com](http://www.bavaria-match.com)