

LOHNENDER AUFWAND

*Mehr Leistung, mehr Lösungen, mehr Liebe: Das neue **FLAGGSCHIFF** ist aufwändig überarbeitet und bietet viel Komfort für die gesamte Crew.
Die **BAVARIA CRUISER 56** exklusiv im Schwerwettertest*

Bis zu 35 Knoten Wind prägeln das Testboot auf über 14 Knoten Speed. Ohne Probleme, aber mit viel Freude

GARAGE SCHAFFT RAUM



In der Garage findet das **SPEZIALBEIBOOT** Platz, das mit elektrischer Pumpe schnell komplett aufgeblasen ist. Der neue **HECKSTAUHAUS** ermöglicht größere Achterkabinen

ES KLAPPT UND DREHT



TISCH MIT MULTIFUNKTION
In der Mitte ist Platz für eine Kühlbox, die Seitenteile ermöglichen Sonnenliegen



FENSTER MIT MANKO
Die Luken sind größer und heller als früher, aber die Querbelüftung fällt gering aus



PODEST MIT INHALT
Am Rad stehen Display, Kompass sowie der optionale Plotter im Blickfeld



BEDIENUNG MIT SCHUTZ
Unter einer wegklappbaren Sitzfläche liegen Gashebel, Motorpaneel und Landanschluss

Größe zählt – oder besser: zählt. Während kleinere Boote nur wenig Marge bei gleichbleibend hohem Verkaufs- und Kundenbetreuungsaufwand bedeuten, bringen die dicken Dinger mehr Geld. Und sind gefragt: Die großen Serienwerften bauen längst im Kaliber 50 plus, trotz schwieriger Zeiten. Beneteau, Jeanneau, Hanse und Bavaria bringen Boote, die stark im Chartermarkt sind, aber im Mittelmeerraum auch gut als Eignerboot laufen.

Der jüngste Neuzugang der Klasse kommt aus Giebelstadt, wo die größte deutsche Werft ihr Flaggschiff Cruiser 55 einer grundlegenden Überarbeitung unterzogen hat. Dessen Besonderheit, die voluminöse Heckgarage, schluckte zwar ein aufgepumptes, drei Meter langes Dingi mit Außenborder, nahm aber den Achterkabinen Platz; die Kojen waren auf Schulterhöhe nur 1,56 Meter breit. Nun wurde die Heckgarage verkleinert, was 1,59 Meter breite Betten ermöglicht. Im 1,41 Meter tiefen Heckstauraum, der über die inzwischen obligatorische große (2,60 mal 1,20 Meter) Klappe erreicht wird, lässt sich ein halb aufgepumptes Beiboot parken, das sogar 3,10 Meter lang ist und an dem der Quirl angehängt bleiben kann. Der Trick: Die Spezialanfertigung hat querteilte Luftkammern; die vordere und der Boden werden abgelassen, die achtere trägt den Spiegel mit eingeklapptem Motor.

Weitere Änderungen auf dem neuen Boot nennt Produktmanager Daniel Kohl: „Wir haben den Rumpf flacher gemacht, die Tanks im Salon in der Bilge konzentriert, den Kiel etwas nach vorn verschoben, die Struktur versteift und verzichten auf die zentrale Tür zum Vorschiff, wodurch das Hauptschott effektiver gebaut werden kann.“ Das Ergebnis zielt auf mehr Performance und eine schönere Optik. In der Tat: Die schiefsscharten-ähnlichen Aufbaufenster sind einer fließenderen, verjüngten Fensterlinie gewichen, der Aufbau wurde vorn abgeflacht, der Decksprung wirkt harmonischer. Das Schiff kann sich sehen lassen.

VERTRÄGT WIND UND WELLE

Und muss sich im Starkwind vor Port Alacati in der Türkei beweisen. Zwischen Festland und der griechischen Insel Chios hat sich eine für spitze Kurse unangenehm kurze Welle aufgebaut. Mit eingereiften Rollsegeln



Auf tiefen Kursen ist selbst bei 7 Beaufort Vollzeug kein Problem. Die Doppelruder erledigen den Job gut

nimmt das Boot Brecher und 6 bis 7 Beaufort fast stoisch und wühlt sich kraftvoll durch die See. 7 Knoten sind locker drin bei einem Wendewinkel von üblichen 90 Grad; Werte, die angesichts Bedingungen und Bootstyp in Ordnung gehen.

Mehr noch freut es den Menschen an den beiden Rädern, dass er auf großen Schrägen, die sich aus dem Boden klappen lassen, selbst bei diesen konfusen Wellen sicher und auch komfortabel steht. Ebenfalls schön: Selbst ausgeprägte Krängung vermag die Neue nicht aus der Bahn zu werfen. Die Doppelruderanlage, die auch der Heckgarage geschuldet ist, führt immer ein Blatt tief im Wasser in Lee und sorgt so für guten Grip. Die Luvgierigkeit ist in Maßen vorhanden, sodass sich das Boot gut steuern lässt.

Die Anlage kommt mit rund eineinhalb Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag aus; sie arbeitet mit dem Trick der sogenannten Wide Angle Geometry. Das bedeutet: Die Hebelarme an den Rudern und an den Räderwellen sind unterschiedlich lang. Dadurch lässt sich das Schiff mit dem Blatt in der Mitte feinfühlig und direkt steuern. Je größer der Anstellwinkel, umso indirekter, aber einfacher wird die Steuerung.

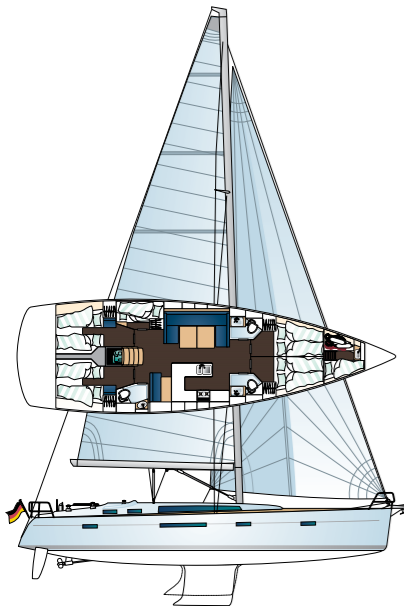
Heute im Starkwind ist sie überdies bestens per Segelflächenverteilung, sprich Reffs, regulierbar. Raumschots: Das ausgerollte Vorsegel bringt den Druckpunkt nach vorn und schafft mehr Speed. Zweistellige Loganzeigen, rauschende Fahrt, Wasser an Deck, breites Grinsen. Rauf auf die Welle, runter mit Gebrüll ins Tal, 12, 13, mal über 14 Knoten. In den sich bei diesen Bedingungen anbietenden Q-Wenden hilft das Trim Control System, mit dem die elektrischen Winschen per Knopfdruck Vor- und Großschot holen und auch fieren können.

KONTROLLIERT UNTERWEGS BEI VIEL WIND UND KONFUSEM WELLENBILD

Apropos Großschot: Bewährt hat sich Bavarias geteiltes System mit zwei 1:2-unteretzten Taljen, die auf die Fallwischen laufen. Die Leinen lassen sich auch auf die Spiwischen führen, was Einhandtauglichkeit schafft. Das doppelte System ersetzt den Traveller. Wer mit nur einer Leine wie üblich arbeiten will, schert diese von einer Winsch ausgehend durch die vorhandenen Blöcke und knotet den Tampen am Baum fest.

Was unterwegs und an Deck noch auffällt: Das Zweislingsrigg von Seldén ist mit der Hahnepot im Achterstag und einem Kurbelspanner trimmbar und zeigt sich als sehr robust und sauber verarbeitet. Die form-schönen Steuersäulen nehmen Kompass, Navidisplay und den Plotter auf. Die Duchten sind mit einer Länge von 2,12 Metern ordentlich lang. Der große Cockpittisch ist ein guter Raumteiler und bietet netten Nebennutzen: Eine elektrische Kompressorbox lässt sich integrieren, und die großen Seitenteile können als Unterlage für Sonnenliegen dienen. Und solide, griffschöne Handläufe auf dem Kajütdach, am Niedergang, auf dem Tisch und an den Radpodesten sorgen ebenso für Halt wie das Fußprofil, das zur Scheuerleiste ausgeformt ist. →

BAVARIA 56 CRUISER



Nur eine Version. Es gehen drei, vier oder fünf Kabinen und zwei, drei oder vier WC-Räume. Dazu Bugkabine oder Segellast

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

45 Grad	7,2 kn
60 Grad	11,0 kn
90 Grad	12,0 kn
130 Grad	14,0 kn
180 Grad	—

4 kn 6 kn 8 kn 10 kn 12 kn

Windgeschw.: 24–35 kn (6–8 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 1,5 Meter

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,5

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Schon mit Rollgroß und der kleinen
Standardgenua ist der Wert recht hoch

KOJENMASSE

Vorschiff	2,10 x 1,80/1,50 m
Salon (Option)	2,70 x 1,48 m
Achtern	2,10 x 1,90/1,62 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur..... Farr Yacht Design
CE-Entwurfskategorie..... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)..... 16,16 m
Breite..... 4,76 m
Tiefgang/alternativ..... 2,46/2,02 m
Gewicht..... 18,6 t
Ballast/-anteil..... 5,5 t/30 %
Großsegel..... 67,0 m²
Rollgenua..... 67,0 m²
Maschine (Yanmar)..... 81 kW/110 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf Sandwich oberhalb WL, unterhalb Vollaminat. Deck Sandwich. Schaum als Kernmaterial. Große Bodengruppe aus GFK

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft..... 312 851 €
Preis segelfertig²..... 315 474 €
Komfortpreis²..... 338 837 €
Garantie/gegen Osmose..... 2/5 Jahre

WERFT www.bavaria-yachtbau.com

VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Das neue Flaggschiff ist zugleich die am aufwändigsten gebaute und konfigurierte Bavaria aller Zeiten mit vielen gelungenen Details. Solides Fahrtenboot für Eigner und Charterer, das sich gut den individuellen Wünschen anpassen lässt

Konstruktion und Konzept

- + Variantenreichtum
- + Gelungene Dingi-Garage
- + Preis-Leistungs-Verhältnis
- + Konzentrierte Gewichte

Segelleistung und Trimm

- + Einfach abrufbare gute Werte
- + Gute Doppelruderanlage
- + Funktionales, simples Deckslayout

Wohnen und Ausbauqualität

- + Große Achterkabinen
- + Gute Belüftung in Längsrichtung
- Wenige aufklappbare Seitenfenster

Ausrüstung und Technik

- + Aufwändige Bodengruppe

ZEITLOSER STIL, VIEL KOMFORT



Im Salon dominiert die **PANTRY**, ohne zu stören. Gelingen auch die hochgelegte **NAVIGATION** mit Platz für zwei Personen



KABINE MIT KLASSE
Statt zwei Kammern ist eine Suite mit WC und Dusche möglich



BETT MIT BLICK
Die Etagenkojen sind in einer Zusatzkammer untergebracht



KOJE MIT KOMFORT
Satte 1,90 Meter breit sind die Polster der teilbaren Achterkoje



GANG MIT GRIFFEN
Treppe, Decke, Räume – solide Haltegriffe helfen bei viel Wind

Außerdem ist der Niedergang mit einem 0,75 Meter breiten Ausschnitt so großzügig bemessen, dass hier zwei Personen einander passieren können. Auch hier und im Inneren: Handgriffe, wo es welche braucht.

ZEIGT SICH INNEN WANDELBAR

Das Interieur wirkt auf den ersten Blick sympathisch und einladend. Mit viel Fußraum am Niedergang, genug Licht durch reichlich Luken und Fenster sowie einer maßvollen Gestaltung, was Formen und Oberflächen angeht, erscheint das Schiff modern, aber nicht modernistisch. Wer das heute mag, wird es auch Jahre später noch tun. Solide Umleimer, saubere Stöße, gerundete Kanten, saubere Installationen, hochwertige Scharniere beispielsweise beweisen das Streben nach Qualität ebenso wie ein Blick in die Bilge. Die für mehr Verwindungssteifigkeit recht hoch ausfallende (und weit in die Schiffsenden reichende) Bodengruppe bedeutet als Nebeneffekt die Eignung als Stauraum, wofür sie sich auch durch saubere Laminatarbeiten und Topcoat-Versiegelung qualifiziert. Sie langt teilweise 40 Zentimeter tief.

Was aber noch mehr gefällt, ist die Innenraumteilung. Viel Platz wurde einer längsorientierten und dennoch U-förmigen Pantry zugedacht, an die erhöht der zweisitzige Navigationsplatz anschließt. Die Sitzecke: gemütlich und mit absenkbarem Tisch als Koje umbaubar. Die Achterkabinen: groß, mit diversen Unterbringungs- und Belüftungsmöglichkeiten. Die Vorschiffskabine: riesig, mit direktem Zugang zu Toilette und komplett separater Duschkabine.

DAS NEUE FLAGGSCHIFF IST DIE AUFWÄNDIGSTE BAVARIA ALLER ZEITEN

Und zu dem gezeigten Layout gibt es reichlich Varianten: zwei Vorschiffskabinen, zusätzliche Skipperkabine anstelle Segellast im Bug, Stockbettkabine an Backbord statt dritter Nasszelle, vierte Nasszelle. Maximal lassen sich zwölf Kojen unterbringen.

Ein Bettenbomber also? Der Türkei-Repäsentant Franken Meer und Vercharterer Gena von Gül und Taner Gümüs haben das neue Boot bereits verkauft und bis in den Herbst durchgängig vermietet. Taner Gümüs: „Es geht bei den großen Yachten gar nicht mehr nur um die vielen Kojen, sondern auch um den gehobenen Komfort. Wenn alle an Bord zahlen, sollte es nicht ein Königspaar geben in der besten Kabine.“

Wohnlichkeit, Bauausführung, Varianz, Leistung, Optik: Die neue Cruiser 56 hat in vielen wichtigen Punkten gewonnen. Und ist mit 312 851 Euro Grundpreis auch etwas teurer als ihre Vorgängerin. Dies ist berechtigt – und immer noch viel günstiger als die direkt vergleichbare Konkurrenz. Ein nicht nur großes Paket, sondern ein rundes dazu.

FRIDTJOF GUNKEL