



komfortabel

Bavaria 37

Foto: Bookhoff & Oertel

Sie ist gutmütig und bietet viel Komfort: Die *Bavaria 37* soll neben Charterfreunden vor allem auch Bootseigner ansprechen, die bequemes Fahrtensegeln schätzen.

Von Peter Hahne Grafik: Jochen Peschke

Die *Bavaria Yachtbau GmbH*, eines der größten Yachtbauunternehmen in Europa und direkter Konkurrent von Großwerften wie Beneteau, hat sich zum unangefochtenen deutschen Marktführer im Serienyachtbau aufgeschwungen. Mittlerweile fertigen rund 450 Mitarbeiter im fränkischen Giebelstadt nahezu 1.800 Boote zwischen 31 und 51 Fuß Größe pro Jahr. Die *Bavaria 37* ist seit Januar 2000 auf dem Markt; es wurden bereits 290 Einheiten gebaut. Wie die *Bavaria 31*, *34* und die *Bavaria 50* wird sie ausschließlich als Achtercock-

pityacht angeboten, während die *Bavaria 40*, *42* und *47* wahlweise als Achter- oder in einer *Ocean*-Version als Mittelcockpityachten erhältlich sind. Das Flaggschiff *Bavaria 51* schließlich wird nur mit Mittelcockpit gebaut.

In ihren Linien unterscheiden sich die Yachten von *Bavaria* nur wenig: So wirkt auch die *37* mit ihrem fast geraden Deckssprung, dem flachen, weit nach vorn gezogenen Decks-
hausaufbau, dem ausgeprägten negativen Spiegel und dem moderat überhängenden Steven modern und ziemlich nüchtern.

Damit auch Segler mit stärker ausgeprägter Individualität sich in einem Boot „von der Stange“ wohlfühlen, bietet der norddeutsche *Bavaria*-Händler Jonn Minners von *Baltic-Yachting* seine Schiffe wahlweise in einer *Queenline*-Ausstattung an: Gegen einen Aufpreis wird der Rumpf blau lackiert und mit weißem Wasserpass und goldenen Zierstreifen versehen; der Bug ist außerdem mit einer VA-Schiene geschützt. Die von uns gesegelte *37* ist solch ein *Queenline*-Schiff; sie hebt sich deutlich vom weißen GFK-Einerlei ab.

Ein gut trimmbares 7/8-Rigg, dessen



Foto: Bookhoff & Oertel

Die Leiter an der großem Badeplattform der Bavaria 37 kann man auch vom Wasser aus erreichen.

Mast über zwei Salingspaare abgestützt ist, trägt in der Standardversion maximal 59,5 Quadratmeter Segel – das ist angesichts einer Verdrängung von mehr als fünf Tonnen nicht eben viel. Eine spezifische Segelfläche von elf Quadratmetern pro Tonne bedeutet aber auch, dass man weniger Tuch bändigen und später reffen muss: Das Boot ist als gutmütiges und leicht handhabbares Schiff für Fahrtsegler konzipiert und nicht als „Leistungskanone“. Der Rumpf der *Bavaria 37* besteht unterhalb der Wasserlinie aus Massivlaminat; oberhalb der Wasserlinie und für Deck und Aufbau wird ein Sandwichlaminat mit Divinycellschaum-Kern verwendet. Nach Werftangaben beträgt die mittlere Wandstärke 25 bis 28 Millimeter; damit ist eine Festigkeitsreserve auch für den Kollisionsfall gegeben. Im Laminat sind neben konventionellen Glasplatten Rovingewebe verarbeitet; besonders gefährdete Partien am Bug und stark beanspruchte Bereiche am

Kielflansch sind darüber hinaus mit Kevlargewebe geschützt. Auf eine hohe Festigkeit des Schiffskörpers legt man in Giebelstadt offensichtlich viel Wert – erfreulich ist auch, dass die Werft sich nicht dem fragwürdigen Trend angeschlossen hat, zugunsten verminderter Verdrängung an Wandstärke zu sparen.

Unter Motor: Ein *MD 2030* von *Volvo-Penta* treibt die *Bavaria* über einen Saildrive an. Maschine und Faltpropeller sind gut aufeinander abgestimmt: Unter Vollast und mit einer Drehzahl von 3.600 Umdrehungen pro Minute überschreiten wir mit 7,4 Knoten die theoretische Rumpfgeschwindigkeit des Bootes. Das Heck taucht in dieser Fahrt deutlich ein und erzeugt einen beachtlichen Wellenberg – wir bewegen uns demnach im Grenzbereich der Verdrängerfahrt. Mit Zweidrittlast laufen wir 6,3 Knoten schnell: eine angenehme Marschfahrt, bei der es unter Deck erfreulich ruhig zugeht. Nur in der

Achterkabine unmittelbar neben der Maschine messen wir mehr als 75 Dezibel(A), ansonsten bewegen sich die Geräuschpegel zwischen leisen 67 und 72 Dezibel(A).

Für das Aufstoppen aus Marschfahrt benötigen wir nur acht Sekunden und eine halbe Schiffslänge Raum. Wenn der Skipper einmal „bremsen“ muss, sollte man also die Kaffeetasen festhalten! In Rückwärtsfahrt zieht das Heck leicht nach Steuerbord; schon mit einem Knoten Fahrt gehorcht das Schiff dann aber wieder dem Ruder und lässt sich punktgenau steuern.

Auch in Vorausfahrt ist die 37 ausgesprochen wendig und fährt den Vollkreis unter Motor in schnellen 25 Sekunden. Weil das freihängende Ruder fast 1,8 Meter von der Schraube entfernt ist, reagiert das Boot aus dem Stand heraus mit einer kleinen Verzögerung auf das Ruder. Ein Knoten Fahrt sollte schon im Schiff sein, um sicher steuern zu können.

Unter Segeln: Das von uns gesegelte Boot ist nicht mit dem standardmäßig vorgesehenen Lattengroß, sondern mit einem Rollgroß ausgestattet, das in den Mast gerollt wird. Viele Segler wünschen sich solch eine Zusatzausstattung, weil sie das Segel damit bequemer handhaben und stufenlos reffen können. Als Nachteil nehmen sie dafür neben einem höheren Anschaffungspreis ein kleineres und weniger effektives Großsegel sowie ein größeres Toppgewicht in Kauf.

Ein weiterer Nachteil zeigt sich, als wir das Groß setzen: Da waagerechte Segellatten nicht in den Mast gerollt werden können, der Segelmacher auf eine Ausstellung des Achterlieks aber nicht ganz verzichten wollte, sind senkrecht stehende Latten in das Segel eingearbeitet. Damit die nicht klemmen, muss das Boot exakt im Wind gehalten werden, während man das Groß ausrollt. Kommt der Wind nur ein wenig seitlich ein, beginnt die Rollrichtung sofort zu haken. Wenn es draußen einmal weht und die See hochgeht, kann dieses Manöver problematisch werden.

Wir würden deshalb das Standard-Lattengroß vorziehen. Riggt man zu diesem Segel ein Einleinenreffsystem und Lazy-Jacks, hat man nahezu den gleichen Komfort wie mit dem Mastreff, aber weniger Probleme ■



Der Salon ist geräumig und bietet im Hafen viel Komfort.



Die Doppelkoje im Vorschiff ist auf See nur eingeschränkt zu nutzen.

Fotos auf dieser Seite: Peter Hahne



In der Pantry kann man sich festhalten, aber nicht einkeilen.



Der Niedergang wird für Maschinenarbeiten in einem Stück gasfederunterstützt hochgeklappt.

beim Setzen und Bergen und ein effektiveres Segel.

Als das Segel ausgerollt ist, gehen wir nur unter Groß an den Wind. Es lässt sich mit Schot und Traveller recht ordentlich trimmen, steht gut und bringt entgegen unseren Erwartungen erstaunlich viel Leistung. Etwa drei Knoten laufen wir bei nur zehn Wind und können problemlos aufkreuzen.

Jetzt erkennen wir auch einen weiteren Vorteil des Masttreffs: Der Baum ist nämlich kurz und endet schon wenige Zentimeter hinter dem Deckshausaufbau. Damit stellt er auch nur einen kurzen Hebelarm dar, so dass eine Patenthalse glimpflicher ablaufen dürfte als mit einem konventionellen Baum. Wichtiger ist noch, dass die Köpfe der Crewmitglieder im Cockpit außerhalb der Baumreichweite sind.

Nachdem wir die Genua ausgerollt und dichtgenommen haben, legt sich das Boot sanft auf die Seite und marschiert los. Schnell ist die Sechsknoten-Marke passiert, und der gewichtige Rumpf boxt sich mühelos durch die bei mittlerweile vier Beaufort Wind kurze, noch flache, aber schon steile Ostseewelle. Ausgeglichen liegt das Boot auf dem sehr direkt arbeitenden Ruder; eine leichte Luvgerigkeit kompensieren wir mit drei Grad Ruderlage. Kritisch wird das Verhalten der *Bavaria 37* erst, wenn in Böen die Krängung mehr als 20 Grad erreicht: Sobald die Fußreling eintaucht, nimmt die Luvgerigkeit drastisch zu, und man muss dann hart Ruder legen. Obwohl in solchen Situationen die Strömung am Ruder abzureißen droht, können wir das Schiff jedesmal noch vor dem Sonnenschuss einfangen.

Durch die Wende gehen wir mit 80 Grad, wir laufen demnach eine Höhe von 40 Grad am wahren Wind. Ein guter Wert, der aber auf modernen Fahrtenschiffen heutzutage schon fast Standard ist. Mit den beiden richtig dimensionierten Harken-40-Winschen können wir die Genua in den Wenden schnell hart durchsetzen. Vermisst haben wir allerdings unter Last verstellbare Holepunkte, mit denen das Genuaprofil unterschiedlichen Windgeschwindigkeiten angepasst werden könnte, ohne dass man dazu die Einstellung der Schoten ändern müsste.

Der moderate Wind reicht aus, um

das Schiff halbwinds seine theoretische Rumpfgeschwindigkeit erreichen zu lassen. Vor dem Wind laufen wir immerhin noch fünf Knoten schnell. Auch beidrehen kann man mit der *Bavaria 37*: Mit backgesetzter und dicht geholter Genua und ebenfalls dicht geholtem Groß legt sich das Boot etwa 80 Grad zum Wind und driftet mit anderthalb Knoten nach Lee.

Der Traveller ist, um einen günstigen Ansatz der Großschot zu erreichen, auf dem Deckshausdach vor der Sprayhood angebracht. So bleibt das Cockpit frei von Stolperfallen; da die Travellerschiene dafür allerdings verhältnismäßig kurz ausgefallen ist, muss man leicht reduzierte Trimmmöglichkeiten des Groß in Kauf nehmen.

Die Großschot ist vierfach geschoren, läuft am Baum entlang zum Rohrkicker, von dort zum Mastfuß und wird dann nach achtern umgelenkt. Sie wird mit einer der beiden Fallwischen auf dem Deckshausdach geholt. Ein ungewöhnliches Arrangement, aber es funktioniert einwandfrei. Zu bemängeln haben wir lediglich, dass man sich zum Arbeiten an den Fallwischen unter die Sprayhood bücken muss. Die daraus resultierende Arbeitshaltung ist ergonomisch ungünstig und wird spätestens dann, wenn man Kraft auf die Winschen bringen muss, Rückenschmerzen verursachen.

Im großen und aufgeräumt wirkenden Cockpit können auch einmal sechs Crewmitglieder sitzen, ohne sich beengt zu fühlen. Das Steuerrad ist verhältnismäßig klein und erlaubt es dem Rudergänger, ohne Kletterpartien nach vorne an die Winschen zu kommen. Gut gelungen ist das schräg an der Steuersäule angebrachte und sehr übersichtliche Instrumentenpanel. Der Rudergänger findet sowohl stehend als auch sitzend eine auch im Seegang sichere Arbeitsposition. Im Sitzen ist allerdings die Sicht nach vorne für kleinere Menschen eingeschränkt.

Die Sitzducht des Rudergängers lässt sich hochklappen; sie gibt dann den Weg auf die große Badeplattform und den Ansatz für die Notpinne frei. Gut: Die Plattform ist mit einer Leiter versehen, die man auch vom Wasser aus herunterklappen kann. Zwei große Backskisten sind vom Cockpit aus zugänglich; hier können

auch sperrige Transportgüter gestaut werden. Erwähnung verdient noch ein fest installierter Cockpittisch mit einer klappbaren Fläche: Während des Segelns kann man sich hier gut mit den Füßen abstützen, und im Hafen oder vor Anker macht der aufgeklappte Tisch das Cockpit zum Freiluft-Salon.

Die Wanten laufen innen und lassen den Durchgang nach vorn frei. An den richtigen Stellen findet man Handläufe, an denen man sich sichern kann, wenn man aufs Vorschiff muss. Wenig Vertrauen erweckend ist die Verankerung der Relingsstützen: Deren Verschraubungen sind nämlich zu einem überwiegenden Teil bereits ausgeschlagen, und die meisten Relingsstützen des nicht einmal ein Jahr alten Schiffes wackeln.

Unter Deck: Der Weg nach unten ist nicht ohne Tücke: Die Alu-Antirutschschienen auf dem Niedergang geben nämlich nicht den geringsten Halt zur Seite. Schiebt das Boot Lage, rutscht man leicht seitlich von der Treppe.

Das von uns gesegelte Boot ist eine Eigerversion, die sich von der ebenfalls angebotenen Charter-Version durch eine andere Anordnung von Salon und Pantry und die große Eigenerkabine im Achterschiff – die Charterversion hat hier zwei kleinere Kabinen – unterscheidet.


Der Salon wird optisch von einem großen und bequemen Rundsofa beherrscht. Man versammelt sich hier an einem Tisch mit fester Platte; gegenüber sind zwei Einzelsessel untergebracht, zwischen denen ein Schränkchen mit einer Ablagefläche steht. Sitzt eine fröhliche Runde um den Salontisch herum, wird man sich auf diesen Sesseln schnell isoliert fühlen, denn zwischen Sesseln und Tisch führt ein breiter Durchgang zum Vorschiff.

Das Ganze wirkt recht schick, ist aber auf See nur von begrenztem Nutzen. Hier würden wir uns konventionelle Längssofas wünschen, auf denen man sich lang ausstrecken kann und die, wenn Leesegel geriggt sind, unterwegs als bequeme Kojen an dem Ort dienen können, an dem die Schiffsbewegungen am wenigsten ausgeprägt sind. Auch die Pantry ist in erster Linie ein „Hafentraum“: Sie ist geräumig und mit Backofen, Doppelspüle, Kühlbox und viel Stauraum großzügig ausgestattet. Einkeilen kann man sich hier auf See aber nicht. Zwar könnte man einen Lifebelt in das massive Halterohr am Backofen einpicken und sich so im Seegang sichern; rutscht dann aber ein gefüllter Suppentopf vom Herd, hat man keine Chance, vor dessen kochend-heißem Inhalt in Deckung zu gehen. ■

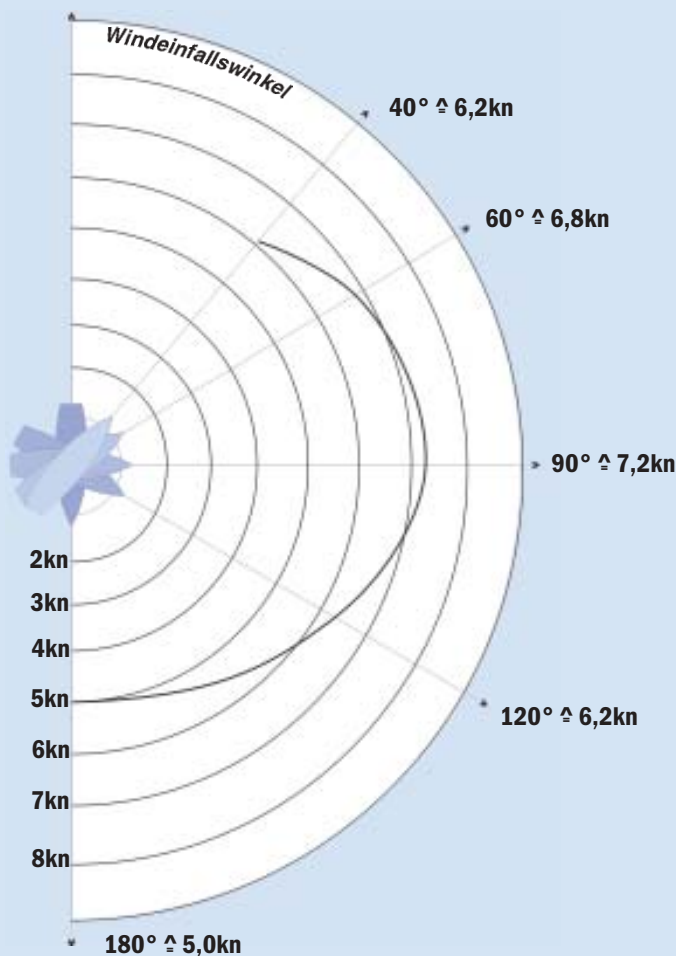
Gut gefallen hat uns der Nassraum: Er ist hell, geräumig, ansprechend gestaltet, und auf dem WC kann man sich sitzend auch dann halten, wenn es draußen ruppig wird. Neben dem Waschbecken ist ein Sitz angebracht, so dass man auch im Sitzen duschen kann. Achtern neben dem WC befindet sich ein offener Schrank, in dem nasses Ölzeug abtropfen kann. Die Arbeitsfläche des Navigationsplatzes ist groß genug für Sportbootkarten. Klappt man das Bedienpanel, hat man guten Zugang zu Sicherungen und Kabelleisten. Die elektrische Installation ist sauber ausgeführt. In der Achterkabine fehlt ein Fluchtluk; dieser Umstand ist allerdings dadurch gemildert, dass der Weg nach draußen nicht wie auf vielen Schiffen an der brandgefährdeten Pantry vorbeiführt. Vorne unter der Koje ist gut erreichbar ein Notabsperrohahn für Brennstoff abgebracht. Der Motor steht wie üblich unter dem Niedergang, den man komplett in einem Stück hochklappen kann. Vorbildlich: Gasfedern unterstützen den Klappmechanismus; man hat also buchstäblich mit einem Handgriff Zugang zur Maschine. Kleinere Wartungs- und Kontrollarbeiten können auch durch ein Inspektionsluk von der Achterkabine aus durchgeführt werden.

Im Hafen lüftet man das Schiff durch aufstellbare Fenster und Decksluken. Auf dem Deckshausdach ist zudem ein Lüfter angebracht, der unterwegs eine Zwangsbelüftung gewährleistet. Dieser Lüfter könnte etwas größer sein.

Fazit: Die *Bavaria 37* ist ein geräumiges und bequemes Fahrtenschiff mit guten Segeleigenschaften. Obwohl sie eher untertakelt ist, läuft sie schon bei moderaten Winden sehr ordentlich. Die Inneneinrichtung ist, wie heute auf vielen Schiffen üblich, nur begrenzt für längere Fahrten über See geeignet.

Bau- und Ausbauqualität machen durchweg einen guten Eindruck; allerdings waren auf dem Testschiff die Verankerungen vieler Relingsstützen schadhafte. Angesichts der guten Ausstattung und des hochwertigen GFK-Aufbaus ist der Preis des Bootes außerordentlich günstig. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 9 bis 13 Knoten = 3 bis 4 Beaufort
 Wellenhöhe: 0,3 bis 0,5 Meter
 Besegelung: Rollgroß und Genua I etwa 54,5 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

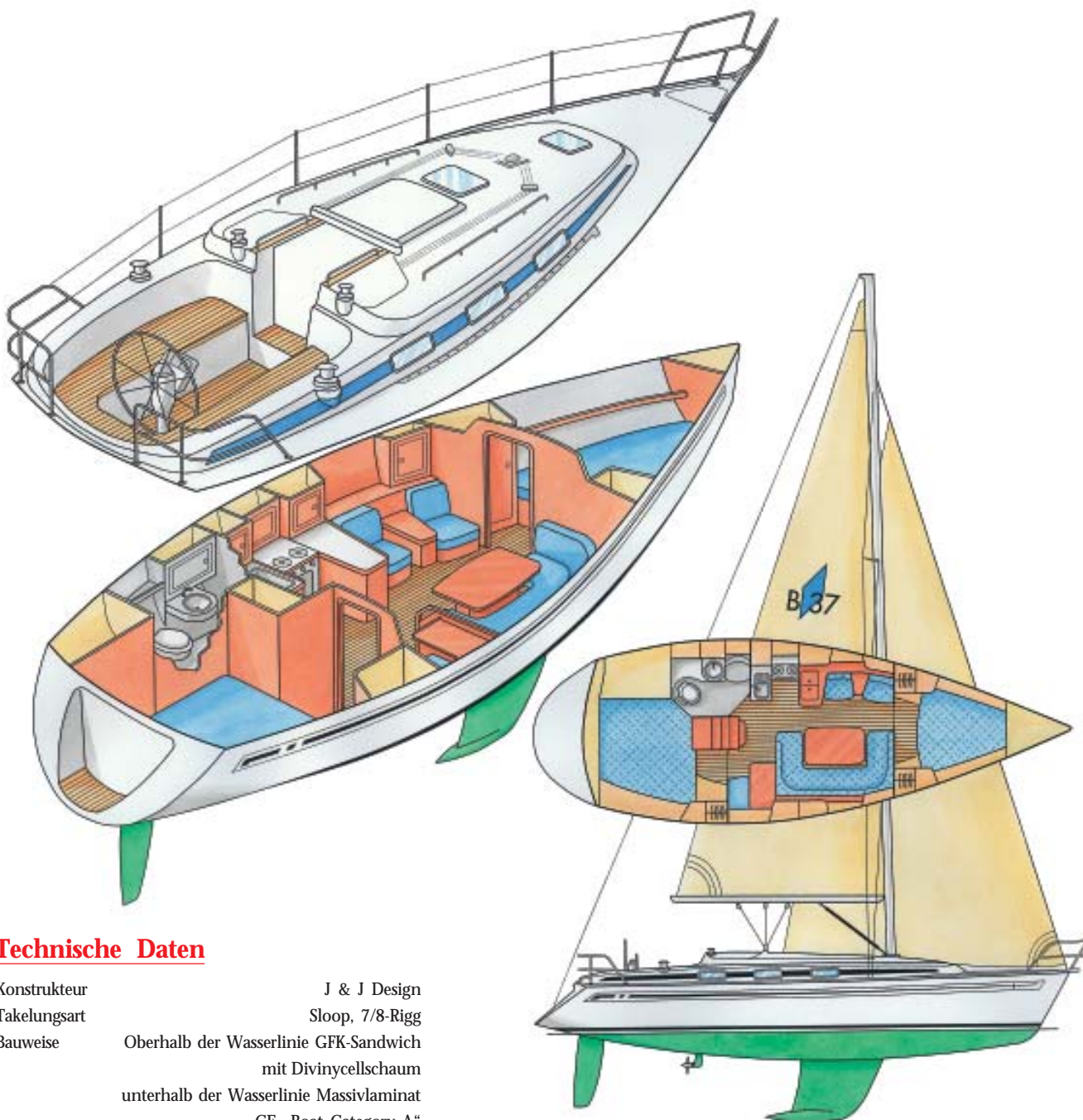
Preis ab Werft DM 182.200,-
inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Konventionelles Groß und Rollgenua, vier selbstholende Winschen, Steuersäule mit Instrumentenkonsole, Tridata (St 60 mit Log, Lot und Speed), BSH-Beleuchtung, Cockpitdusche, Pantry mit zweiflammigem Gasbackofen, isolierte Kühlbox, drei Feuerlöscher, Starterbatterie 55 Ah, Verbraucherbatterie 140 Ah, *Volvo Penta MD 2030* 21 Kilowatt. Die von uns gesegelte *Queenline*-Version ist 15.225 Mark (inklusive Mehrwertsteuer) teurer.

Werft und Vertrieb Bavaria Yachtbau
Tel: 09334 - 942 - 0
Fax: 09334 - 942 - 116

Vertrieb Norddeutschland Baltic Yachting
Tel: 04642 - 91 58 00
Fax: 04642 - 91 58 018



Technische Daten

Konstrukteur	J & J Design
Takelungsart	Sloop, 7/8-Rigg
Bauweise	Oberhalb der Wasserlinie GFK-Sandwich mit Divinycellschaum unterhalb der Wasserlinie Massivlaminat CE „Boat Category A“

Länge Rumpf	11,10m
Länge Wasserlinie	8,90m
Breite	3,68m
Tiefgang Standard	1,85m
Tiefgang vermindert (Option)	1,35m
Verdrängung mit Mindestausstattung	5,360t
Ballast	1,780t
Ballastanteil	33,2%
Segelfläche am Wind (Standard)	59,5m ²
Lattengroßsegel (Standard)	28,5m ²
Rollgroß (Option)	26,0m ²
Rollgenua	28,5m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	16,2m
Maschine	Volvo Penta MD 2030 21 Kilowatt
Tankkapazität Diesel zirka	150l
Tankkapazität Wasser zirka	150l
Stehhöhe Salon maximal	1,85m
Anzahl der Kojen	4 bis 6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,22kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,01/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,41/1
spez. Segelfläche	11,1m ² /t

