

Ein eleganter Kraft

Die Basisvorgabe an das J + J-Konstruktionsteam für die Konzeption der Bavaria 42 Sport lautete: Aus rund 13 Meter Bootslänge ein Optimum an Leben- und Stauraum herauszuholen, gepaart mit mediterranem Touch und dabei das sportliche Ambiente nicht zu kurz kommen lassen.



Von **Claus D. Breitenfeld**

Und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die Bavaria 42 Sport, auch in „HT-Version“ (Hardtop) zu ordern, vereint all das, was man von einer modernen, sportlichen Cruiser-Yacht erwartet. Claus D. Breitenfeld war bei den ersten Testfahrten vor Palma de Mallorca mit an Bord.

Es ist schon erstaunlich, was sich in dem kleinen, fränkischen Örtchen Giebel-

stadt, unweit der Mainmetropole Würzburg abspielt.

Ein Riese in der Branche

Dort verlassen derzeit pro Jahr mehr als 3500 (!) Motor- und Segelyachten zwischen 27 und 50 Fuß die Fabrikationshallen und lassen das Unternehmen Bavaria Yachtbau mit etwa 650 Mitarbeitern zu einem der größten europäischen Bootsbauer im Freizeitbereich avancieren. Dass das nur auf

der Grundlage von bis ins letzte Detail ausgeklügelter, konsequenter Umsetzung modernster Fertigungsmethoden möglich ist, leuchtet ein. Unterstützt von einem computergesteuerten, wohl weltweit einmaligen Maschinenpark, dennoch die handwerkliche Solidität nicht außer Acht lassend, werden hier in Serie Yachten an Montagebändern gefertigt, deren gleich bleibende Qualität mittlerweile sprichwört-

lich ist. Und auch nur auf diese Weise ist es möglich, ein Preis-Leistungsverhältnis zu realisieren, das dem Wettbewerb durchaus Kopfzerbrechen bereitet.

Kompetente Partner

Hinzu kommt ein weltweites Netz kompetenter Vertriebspartner, wie zum Beispiel „Yates Alemanes“ in Palma de Mallorca, der die brandneue Bavaria 42 Sport zum Test zur Verfügung stellte,



Bavaria 42

Maße:

Lüa 12,95 m, Breite 4,28 m
Gewicht ca. 12 500 kg
Motorisierung ab 2 x 217 kW

Preis:

ab 355 830 Euro

aber auch eine qualifizierte Händlerschaft hierzulande, die professionellen Service garantiert.

Souveränes Fahren

Da lag sie also nun, die neue 42 und wartete auf ihren Austritt, bestückt mit 2 x 500er IPS, die immerhin pro Antrieb 259 kW (352 PS) bei 3500 U/min am Duoprop ins Wasser quirlen. Die erste Feuerprobe hatte der Testproband allerdings bereits

hinter sich. Matthias Ebert, Motoryachtexperte bei Yates Alemanes, überführte das gute Stück bereits vom spanischen Festland auf eigenem Kiel nach Mallorca, ohne dass man dem Schiff diese Strapazen im Geringsten angesehen hätte.

Wind- und Wasserverhältnisse um drei, in Böen vier beim Test, für eine 42 sollte das kein Problem darstellen. Und so war es denn auch. Souverän ließ sich die Bava-

ria aus ihrem verhältnismäßig engen Liegeplatz herausmanövrieren – auch das Einparken gestaltete sich rückwärts problemlos – die IPS zogen den Rumpf schnurgrade durchs Wasser.

Die Hebel auf den Tisch, es tut sich nichts – aber nur für einen Moment, als wollten die 6-Zylinder-Diesel signalisieren, „nur mal langsam, keine Hektik“. Denn die wäre bei diesem Schiff wahrlich nicht angebracht. Doch

plötzlich schnellen die Drehzahlmesser in die Höhe, die Nibral-Duopropeller packen zu. Sanft und dennoch mit unwiderstehlicher Vehemenz, setzt sich der Rumpf in Bewegung. Zehn, elf Sekunden, Turbos und Kompressor sind längst in Action, die Trimmklappen auf neutral stehend, die 42 gleitet, ohne dabei merklich die Nase gen Himmel gestreckt zu haben. Der Übergang aus der Verdrängerphase ele-



Die Dynamik der Fahrfotos liefern den Beweis: Die Stärken der Bavaria 42 sind Fahrleistung, aber auch Ausstattung und Platzangebot.

Wohnen

Passgenau eingelassen sind z. B. 12 (!) Stauschapps im Deckenbereich der Vorschiffskabine, einladend das dick gepolsterte Doppelbett, ausreichend dimensioniert der Sanitärbereich mit Runddusche und elektrischer Toilette. Staumöglichkeiten satt unter dem kleinen Sofa, in Schränken, im Bodenbereich und Ablagen. Warmes Ambiente vermittelt der Mahagoni-Ausbau, der sich im gesamten Unterdecksbereich fortsetzt.

Praxisgerechte Pantry

Im Salon, kombiniert mit der Pantry, wurde ebenso jede Möglichkeit des Stauens genutzt. Für die Bordfrau nicht nur ein Augenschmaus, sondern praxisgerecht ausgestattet der Kombüsebereich an Bb. mit Ceranfeld, Mikrowellenherd, Kompressor-Eisbox, Spüle etc.

Als konstruktives Highlight kann die Unterflurkajüte mit eigener Nasszelle und elektrischer Toilette samt zwei getrennten Betten und zusätzlichem Sofa angesehen werden. Natürlich fehlt es auch hier nicht an ausreichend Stauraum. Der

Unterdecksbereich wird verschlossen durch eine Rauchglastür, die offen im Steuerstand an Stb. verschwindet.

Beste Arbeitsbedingungen

Fahrer und Copilot hinter dem vertikal verstellbaren Carbon-Look-Ruder teilen sich eine in Offshoreposition umzustellende Doppelsitzbank, haben stets die blendfreien Armaturen bestens im Blick und animieren die Antriebsboliden mittels elektronischer Schaltung, die sich automatisch auf gleiche Drehzahl justieren. Darüber wacht der formschöne Ge-

räteträger, gleichzeitig Basishalterung für die Persennings.

Der Rest der Crew tummelt sich im wohnlandschaftähnlichen Cockpit mit dick gepolsterten Rundsitzelementen, üppiger Sonnenliege und Wetbar samt Külschrank und Grill. Der verantwortungsvolle Maschinist lupft den Motordeckel per Knopfdruck, um einen prüfenden Blick in den Motorraum werfen zu können, derweil sich die übrige Mannschaft auf dem Vordeck räkelte oder eine erfrischende Dusche auf der Badeplattform genießt.

Technik

Das ab knapp zwölf Meter (38 Fuß) Bootslänge dominierende Kürzel bei Bavaria lautet „IPS“, Inboard Performance System. Dahinter verbergen sich jene revolutionierenden, von Volvo Penta entwickelten Antriebe, die das Boot nicht mehr nach konventionellem Muster schieben, es wird von den Duoprops gezogen. Dieses System kommt derzeit ausschließlich bei Doppelanlagen zum Einsatz, wobei der Einbau als Singlemotorisierung bei entsprechend modifizierten Rumpfen durchaus vorstellbare wäre.

Vergebens wird man im Falle von Twin-Einbauten bei Bavaria-Motoryachten ab 38 Fuß künftig konventionelle Wellenanlagen suchen. Die Werft hat ab dieser Länge sämtliche Rumpfe auf den IPS-Antrieb abgestimmt. Kleinere Boote werden mit Z-Antrieben bestückt und selbst im Segelbereich hat die Welle ausgedient. Hier kommt auch nur noch der Volvo-Saildrive zum Einsatz.

Mike Reuer, Bavarias Vertriebschef, hat eine plausible

Erklärung für diese Entscheidung: „Ohne Frage gibt es eine ganze Reihe von anderen guten Motorenbauern weltweit. Bavaria verfolgt jedoch ganz klar die Philosophie ‚alles aus einer Hand‘. Keine Experimente mit unterschiedlichen Baukomponenten. Ein Ansprechpartner mit globalem Service-netz, that's it.“ Konsequenz, die sich auf Dauer sicherlich auszahlt.

Spezielle Propeller

Der Druck, der in Kurven auf die Propeller wirkt, dürfte immens sein. Daher wurden eigens für die IPS-Antriebe so genannte „Nibral“-Props entwickelt. Ein Kunstwort, das sich zusammensetzt aus den jeweils ersten beiden Buchstaben der Vokabeln „Nickel, Bronze, Aluminium“.

Diese Legierung soll nach Aussagen der schwedischen Motorbauer wesentlich härter sein als Edelstahl, als Bronze und Aluminium sowieso. Alu verbiegt sich unter Vollast bis zu 2,5 Zentimeter an den Flügelspitzen, VA etwa um 0,5 Zentimeter und Nibral so gut wie gar nicht.

gant fließend. Leichtgängig das elektronisch unterstützte Ruder, ebenso die Schaltung.

Gut eine halbe Minute verstreicht, dann hat sich bei voller Drehzahl von 3500 U/min die Geschwindigkeit bei etwa 62 km/h eingependelt. 13,5 Tonnen Testgewicht zerteilen die Wellen, tauchen immer wieder soft ein, kein Schlagen, kein überkommendes Wasser, einfach souverän das Fahrverhalten bei flacher Heckwelle.

Wenn schon die Apostrophierung Sport, dann soll's die 42 auch unter Beweis stellen. Ruder in ruhender Position hart nach Bb. gelegt und die Drehzahl kontinuierlich gesteigert bis Vollast. Leichtfüßig wie ein Sportboot legt sich die Bavaria in die Kurve und zieht auf engstem Raum Kreise. Gleiches Spielchen über Stb., gleiches Verhalten, keine Kavitation, nichts.

Aus voller Fahrt die Kurve

immer enger ziehend, reduziert sich zwar die Geschwindigkeit, doch das Fahrverhalten kommt einer Demonstration von Überlegenheit gegenüber den Elementen gleich. Kein Einhaken oder achterliches Wegschmieren, die Bavaria 42 folgt exakt dem ihr vorgegebenen Kurs. Und die Manövriereigenschaften bei niedrigster Drehzahl? Was sollte da wohl anderes herauskommen, als Kreise auf dem Teller bei gegenläufigen Maschinen?! Nicht anders zeigt sich auch der Geradeauslauf bei Rückwärtsfahrt. Wie am Strich gezogen ohne jegliches Gieren zur einen oder anderen Seite.

Gleitfahrt bei 20 Knoten

Als Gleitgrenze notierten wir so um die 2200 U/min. Für die ökonomische Marschfahrt sollte man allerdings noch so um 300 Einheiten drauflegen. Bei 2500-mali-



Fotos: Breitenfeld/Bavaria Yachts/EdHold



Wohnlandschaftähnliches Cockpit mit gepolsterten Rundsitzelementen.

gem Kolbenhub signalisierte das GPS 38,6 km/h oder auch 20,8 kn. Damit kann man gut leben und der Spritverbrauch für beide Maschinen, an der Kurbelwelle immerhin 740 PS, wurde vom Bordcomputer mit 68 l pro Stunde angegeben. Sicherlich kein Pappentstiel, aber irgendwo muss die Kraft ja herkommen und im Vergleich zu anderen Motorisierungen immer noch moderat.

Zwar wird die Bavaria 42 auch noch mit den etwas schwächeren IPS 400 angeboten, sie leisten 42 kW (57 PS) weniger am Propeller, doch davon würden wir abraten, denn der geringfügige Preisvorteil wiegt den Fahrspaß kaum auf und unterm Strich reduzieren sich auch nicht die Kraftstoffkosten, denn die Maschinen müssen stets höher belastet werden, um gleiche Fahrwerte zu erzielen.

Gute GFK-Verarbeitung

Wie bereits eingangs darauf hingewiesen, der Bavaria-Bootsbau wird vom Computer und CNC-Genauigkeit dominiert. Nichts bleibt dem Zufall überlassen, jede Luke, jeder Beschlag, alles sitzt stets millimetergenau und präzise. Hinzu kommt klimatisierter Laminataufbau, der Einsatz von Isophthalsäureharz und pulvergebundenen Matten als Wassersperre und somit Osmose entgegenwirkend. Darüber hinaus Einlagen von schlaghemmendem Aramidgewebe an besonders gefährdeten Zonen.

Fazit

Die Bavaria 42 Sport, der jüngste Motoryacht-Spross aus der unterfränkischen Bootsbaumetropole Giebelstadt, ist ein rundherum gelungener Wurf im kaum zu unterbietenden Preis-Leistungs-Gefüge. Souveräne Fahreigenschaften, modernes, dennoch zeitloses Styling, lassen dieses Schiff zu einer Investitionsanlage von beständigem Wert werden.



1



2



3



4

1. Gepflegter Mahagoni-Ausbau mit wohliger-warmer Atmosphäre. Jede Menge Stauraum in vielen Schapps.

2. Die Pantry ist praxisgerecht und gut ausgerüstet.

3. Eine zweite Kochmöglichkeit gibt es mit dem Grill der Wetbar.

4. Beim Design der Unterflurkajüte haben die Konstrukteure alle Register gezogen. Trotz des darüber liegenden Cockpits, wurde hier ein vollwertiger Kabinenbereich geschaffen.

5. Komfortabel mit Dusche und elektrischer Spülung.

6. Ein rechter Kabelsalat, der da mit Kabelbindern zusammengezerrt ist. Das kann man auch übersichtlicher machen.

7. Futuristischer und ergonomischer Arbeitsplatz für den Fahrer.

8. Begeistert Technikfreaks, die beiden 500er IPS-Boliden von Volvo Penta. Kleine Detailverbesserungen wären noch wünschenswert.

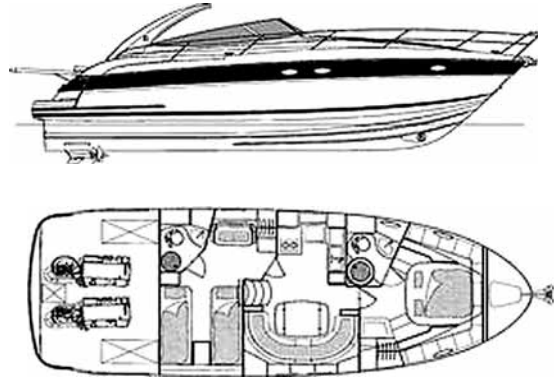


5



6

Fahrbericht Bavaria 42



Zahlen

| | |
|-------------------------|--------------------------|
| 13,40 m | Länge über alles |
| 12,95 m | Rumpflänge |
| 4,28 m | Länge |
| 12 500 kg | Gewicht |
| 1,20 m | Tiefgang |
| Volvo Penta IPS 500 | Motor |
| 2 x 259 kW / 2 x 352 PS | Leistung Testboot |
| 2 x 217 kW – 2 x 259 kW | Motorisierungen |
| 2 x 750 l | Kraftstofftank |
| 388 690 Euro | Preis Testboot |
| 355 830 Euro | Basispreis |

Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch

| U / min | | kn | | dB(A)* | l/h |
|---------|-----|----------|------|--------|-----|
| 600 | (1) | Leerlauf | | 59 | |
| 1000 | | 6,6 | | 69 | 12 |
| 1500 | | 10,0 | 71 | | 20 |
| 2000 | | 13,6 | 78 | | 44 |
| 2200 | (2) | 16,4 | 82 | | 57 |
| 2500 | (3) | 38,6 | 20,8 | 85 | 68 |
| 3000 | | 28,7 | 87 | | 106 |
| 3500 | (4) | 33,7 | 90 | | 150 |

(* gemessen am Steuerstand; (1 = Leerlaufdrehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; Testcrew: 5 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 40%; Wassertank-Füllung: 100%; Wind- und Wasserverhältnisse: 3 – 4; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 10 – 11 Sekunden, bis Vollast 30.

Standardausrüstung: Unter anderem elektrische Ankerwinde mit Kette und Anker, Teak auf Badeplattform, Hafen- und Transportpersenning, Ruder in Carbondesign, komplette Instrumentierung, Wetbar, Heckdusche, Mahagoni-Innenausbau, zwei Sanitärräume, Pantry mit Ceran-Kochfeld, Mikrowelle und Eisbox, elektrische Toiletten, Trimmklappen, Bugschraube, Landanschluss, Warmwasserboiler, Ladegerät, Radio/CD, Feuerlöschsystem.

Extras: Wertseitig angebotenes Camperverdeck, Kabinenteppich, Dieselgenerator, Fäkalientankentsorgung, Klimaanlage, Sonnenpolster Vordeck, Warmluftheizung, Teak im Cockpit und Gangbords, TV-Vorbereitung, Sprechfunkverkabelung, Autopilot, Kartenplotter, Cockpitkühlschrank und Grill, elektrische Heckwischen für Festmacher.

Vertrieb: Royal Nautic GmbH, Thurgauerstraße 19, CH-9400 Rorschach, Tel. 00 41 (0) 71-8 44 10 51, www.royal-nautic.com

Werft: Bavaria Yachtbau GmbH, Bavariastraße 1, D-97232 Giebelstadt, Tel. 0 93 34-9 42-0, www.bavaria-yachtbau.com

Stärken und Schwächen

- + zeitloses Design
- + gutes Preis-/Leistungsverhältnis
- + gute Fahreigenschaften
- + hoher Wohnkomfort
- z. Teil unübersichtliche Kabelverlegung



7



8