

Neu: doppelte Räder, größere und elegantere Seitenfenster, kein Knick mehr im Aufbau, kürzeres Cockpitsüll



## AUFGEFRISCHT UND RUNDERNEUERT

*Bavarias neues MITTELKLASSENBOOT soll die erfolgreiche Vorgängerin Cruiser 36 überflügeln. Mit vielen kleinen und einigen großen Maßnahmen strebt die Werft dem IDEAL des perfekten Großserienbootes nach*



## KLAPPEN UND GEHEN

luks. Ebenso prägnant: Es gibt jetzt eine Doppelsteueranlage. Deren Installation machte ein neues Cockpit mit nach vorn versetztem Niedergangsschott wünschenswert, weil die Plicht kleiner geworden wäre. Dies wiederum bedingte ein nach vorn versetztes Hauptschott, weil wiederum der Salon gelitten hätte. Die Maßnahme wirkt sich aber in der Vorschiffskabine nur wenig aus, da es hier genug Reserven gab. Denn ursprünglich sollte hier die Option für eine weitere Nasszelle umgesetzt werden können, es stand also genug Fußraum bereit.

Marginalien? Nein. Man wird beim Betrachten der Neuen zwar am Steg nicht zapplend vor Freunde rückwärts ins Wasser fallen, aber das Boot sieht schlichtweg solide-ordentlich, wenn nicht gar richtig gut aus. Das offenbart sich beim YACHT-Test besonders im Vergleich zu einer ebenfalls am Steg des Laboer Händlers AP Yachting liegenden 36er. Die wirkt behäbiger, dicker, älter. Dazu tragen auch die deutlich längeren Sills des älteren Bootes bei.

Weitere Auffälligkeiten sind eine kombinierte Fuß- und Scheuerleiste aus Aluminium, ein gelungener Tritt auf dem Anker-galgen und ein dunkelgelber Decksbelag in Teakanmutung (Duradeck). Geblieben ist die Werft bei der stattlichen Heckklappe, die den Zugang im Hafen erleichtern kann und zusätzliche Decksfläche bietet. Sie wird per Hand, unterstützt von kräftigen Gasdruckfedern, einfach gehoben und gesenkt. Im geschlossenen Zustand ergibt der obere Abschluss eine schmale Rudergängerbank für Segler, die direkt hinter einem der Räder sitzen wollen.

### ÜBERRASCHENDEN SEGELVERHALTEN

Vor dem Steuerstand langt der Platz für jeweils drei Personen in Luv, sprich sechs am Tisch. Letzterer ist ein Extra und auf dem Testschiff noch mit zu großen klappbaren Tischflächen versehen. Das Cockpitmöbel nimmt Kompass und Plotter auf und ist auch auf See eine willkommene Stütze.

Die sich jedoch nicht beweisen konnte. Denn: Der Wind ist flau, das Wasser glatt, die Aussichten sind gleichbleibend, die Kieler Förde liegt im Dunst. Aber gut, es könnte auch regnen oder schneien. Unterwegs. Die vorherrschenden 3 Beaufort verarbeitet das Schiff an der Kreuz zu immerhin 4,8 bis 5,4 Knoten Speed, und dies bei einem Wendewinkel von rund 90 Grad. Das ist gut. →



*Die **DOPPELTE RADSTEUERUNG** ist zeitgemäß und ermöglicht bessere Begehrbarkeit der Plicht, erforderte aber auch das Versetzen des Aufbauschootts für den Platzerhalt*



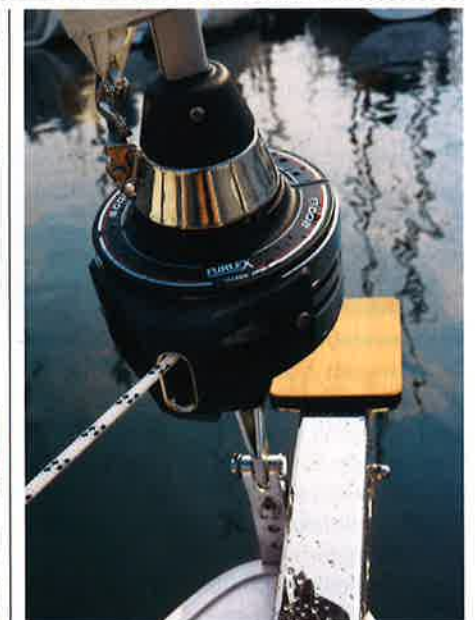
### EINSTIEG

*Die von Bavaria erfundene Heckklappe ist geblieben. Sie wird manuell bedient*



### DURCHLUFT

*Gegenläufig öffnende Decks-luken sorgen im Salon für ein gutes Raumklima*



### AUFSTIEG

*Der Tritt auf dem Anker-galgen liegt zwar hoch, vereinfacht aber dennoch das Begehen des Bootes von vorn. Dabei hilft auch der offene Bugkorb*

*Gut: Das Decks-layout erscheint simpel, lässt sich aber einfach der Crewstärke anpassen*

## EIN GENUSS: SIE STEUERT SICH EXZELLENT UND LIEGT PERFEKT AUF DEM RUDER

**A**WB, Average white boat, das durchschnittliche weiße Boot, nennt der segelkundige Angelsachse leicht despektierlich das, was am Ende des Tages aus dem Tor einer Großserienwerft rollt. Und meint preisgünstige, seelenlose Massenware. Wobei: Kann etwas Massenware sein, das meist deutlich weniger als 1000 Mal gebaut wird? Das, obwohl im Vergleich zur Bootsgröße günstig, dennoch deutlich mehr kostet als ein top ausgestatteter Porsche 911 Cabrio? Ansichtssache.

Fest steht: Die Größe 37 Fuß oder auch etwa elf Meter markiert im modernen Serienbau die reinen Volumenmodelle und somit ein sehr wichtiges Segment im Portfolio einer jeden Werft, die auf Durchsatz getrimmt ist. Typen, die viel verkauft werden, weil sie sich sowohl an den großen Chartermarkt als auch an die Eigner richten. 37 Fuß gelten denn auch generell als ideal: Die Boo-

te sind noch nicht zu groß für kleinere nord-europäische Häfen, nicht zu engräumig für eine ausgewachsene Chartercrew und ihres Seeverhaltens, der Wasserlinienlänge, der Stabilität und des Komforts wegen tauglich für lange Törns oder gar weltweite Fahrt.

Hanse-yachts, Dufour und Jeanneau haben frische Modelle am Start, Beneteau wird zum Herbst ein neues bringen – und Bavaria hat gerade ihre neue Cruiser 37 vorgestellt. Die löst die 36er ab, die über knapp drei Jahre 358-mal gebaut wurde und mit diesem Wert

als Erfolgsmodell gelten darf. Die eigentliche Konstruktion aus dem Jahr 2010 ist durchaus noch aktuell, weswegen Bavaria Yachtbau weiterhin auf den Rumpf und die Architektur aus dem Hause Farr Yacht Design setzt.

Mittlerweile arbeitet die Werft für die Gestaltung und Feinheiten – so auch bei den bisherigen Umbauten der Cruiser-Linie – nicht mehr mit BMW Designworks USA zusammen. Wie schon für das derzeitige Einsteigermodell Cruiser 33 (Heft 23/12) und das Flaggschiff Cruiser 56 (Test in YACHT 9/13) kooperieren die Franken nun mit dem südenglischen Büro Design Unlimited von Mark Tucker, der sich besonders in der Megayachtszene einen Namen gemacht hat und auch schon für Konkurrent Hanse-yachts wirken konnte.

Signifikante Neuerungen betreffen das Deck: Der Aufbau hat statt der kleinen rechteckigen Schießscharten nun größere durchgehende, langgezogene Fensterscheiben erhalten, dazu statt vier ganze fünf Decken-



## BAVARIA CRUISER 37

### MESSWERTE

#### SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	5,3 kn
60 Grad	6,2 kn
90 Grad*	5,5 kn
130 Grad*	5,0 kn
180 Grad*	k. A.

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 7-9 kn (3 Bft.)  
Wellenhöhe: glattes Wasser

\* Mit Gennaker

#### POTENZIAL

STZ <sup>1</sup>	4,3
------------------	-----

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die niedrige Segeltragezahl kontrastiert mit der Leistung bei Schwachwind

#### KOJENMASSE

Vorschiff	2,03 x 1,98/0,72 m
Salon (2 x)	1,94 x 0,66/0,63 m
Achtern	1,98 x 1,50/1,14 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

### TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur ... Farr Yacht Design/  
Design Unlimited

CE-Kategorie ... A (Hochsee)

Lüa (Rumpflänge) ... 10,90 m

Breite ... 3,67 m

Tiefgang/alternativ ... 1,95/1,63 m

Gewicht ... 7,0 t

Ballast/-anteil ... 2,1 t/30 %

Segelfläche am Wind ... 69,0 m<sup>2</sup>

Maschine (Volvo Penta) ... 14 kW/19 PS

#### RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Teilweise Sandwichkonstruktion mit  
Schaumkern. Vinylester- und Polyester-  
harze, Schotten teils Winkellaminat

### PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft ... 109 361 €

Preis segelfertig<sup>2</sup> ... 113 411 €

Komfortpreis<sup>2</sup> ... 131 762 €

Garantie/gegen Osmose ... 2/5 Jahre

Werft [www.bavaria-yachtbau.com](http://www.bavaria-yachtbau.com)

Vertrieb Händlernetz, z. B. in Laboe

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

## Yacht-BEWERTUNG

Gut segelndes, agiles Fahrtenboot in  
ordentlicher Bauqualität zum fairen  
Preis. Gelungene Weiterentwicklung  
des Erfolgsmodells Cruiser 36, be-  
sonders optisch. Sollte im Charter-  
und Eignermarkt gleichermaßen er-  
folgreich werden

#### Konstruktion und Konzept

- Rundes Gesamtpaket
- Solide Gesamt- und Bodenstruktur

#### Segelleistung und Trimm

- Agil bereits bei Schwachwind
- Sehr gute Ruderanlage von Jefa
- Variables Großschotsystem

#### Wohnen und Ausbauqualität

- Viele Luken, große Fenster
- Sehr große Badeplattform
- Große Vorschiffskoje

#### Ausrüstung und Technik

- Gute Markenkomponenten
- Starterakku in Bilge am Niedergang
- Genuwünschen eher klein



DUFOUR 380 GL

Lüa (Rumpflänge)	10,90 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,89 m
Breite	3,85 m
Gewicht	7,1 t
Segelfläche	66,0 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,2
Preis <sup>2</sup>	146 044 €
Komfortpreis <sup>2</sup>	167 335 €
Stückzahl/seit	K. A./2010
YACHT-Test	17/2010

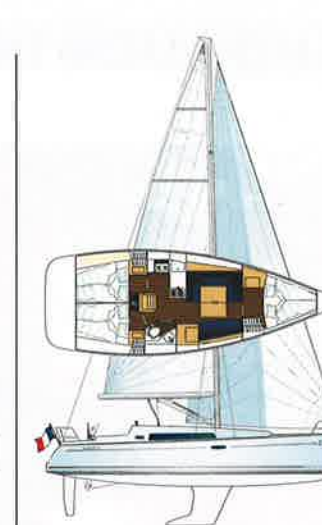
Voluminöses Tourenboot von Bava-  
rias Konzerntochter. Agil, innen ge-  
lungen, solide gebaut, schöne Details



HANSE 385

Lüa (Rumpflänge)	10,99 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,40 m
Breite	3,88 m
Gewicht	7,6 t
Segelfläche	74,0 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,4
Preis <sup>2</sup>	118 840 €
Komfortpreis <sup>2</sup>	132 082 €
Stückzahl/seit	260/2011
YACHT-Test	22/2011

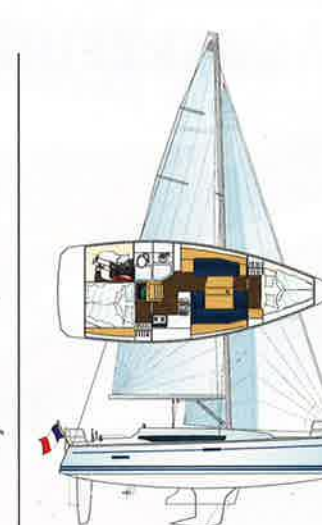
Gutes, sportliches Allroundboot.  
Mit Selbstwendefock schon ordent-  
lich bestückt. Judel/Vroljik-Design



OCEANIS 37

Lüa (Rumpflänge)	11,13 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,40 m
Breite	3,88 m
Gewicht	6,5 t
Segelfläche	68,0 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,4
Preis <sup>2</sup>	127 939 €
Komfortpreis <sup>2</sup>	147 769 €
Stückzahl/seit	800/2007
YACHT-Test	24/2007

Dauerbrenner aus der weltgrößten  
Werft. Viel Volumen, auch achtern.  
Segelt ansprechend



SUN ODYSSEY 379

Lüa (Rumpflänge)	10,98 m
LWL (Wasserlinienlänge)	10,40 m
Breite	3,76 m
Gewicht	6,7 t
Segelfläche	70,0 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,4
Preis <sup>2</sup>	134 243 €
Komfortpreis <sup>2</sup>	158 138 €
Stückzahl/seit	ca. 300/2011
YACHT-Test	21/2011

Vielseitiges Boot mit Optionen auf  
verschiedene Kiele und Vorsegel.  
Durchdacht und gut gebaut



## IM PREIS SCHLÄGT SIE ALLE ANDEREN. NÖTIG HAT SIE DAS NICHT

Noch schöner dabei, wie einfach die Ge-  
schwindigkeit abrufbar ist und vor allem wie  
sich das Boot steuern und dirigieren lässt.  
Die Anlage von Jefa ist eine Seilzugsteue-  
rung, die schlupffrei, leichtgängig und sau-  
ber arbeitet. Nebenbei ist die gewählte An-  
lage des renommierten dänischen Herstel-  
lers kompakt, baut nach unten wenig auf  
und ist einfach zu installieren und warten.

Mit leichter Luvgerigkeit, so wie sich das  
Rudergänger für mehr Feedback wünschen,  
und schon etwas Lage im Schiff marschiert  
das Boot los. Leere Tanks und Schapps, kein  
Bugstrahlruder, neue und höherwertige, gut  
stehende Rollsegel von Elvström mögen ih-  
ren Beitrag dazu leisten – aber das ist ein  
durchaus üblicher Sachverhalt bei einem  
Bootstest. Nein, sie kann mehr als Gewohn-  
tes liefern: Sie fährt, sie luvt, sie lebt – sie  
macht Spaß. Unter Gennaker lassen sich  
heute bis zu 6,4 Knoten erzielen, auch das  
ein ordentlicher Wert.

Der Rudergänger sitzt auf einem flachen  
Extrasüß und steht auch bequem, trotz des  
geteilten Achterstags. Dessen beide An-  
schlagpunkte sind weiter nach vorn versetzt

und somit mehr oder weniger aus dem Weg,  
eine prima Lösung. Das wichtige Trimm-  
instrument am Zweimalings-Seldén-Mast ist  
per Talje und Hahnepotblock insgesamt 1:6  
untersetzt. Das hilft und funktioniert. Schö-  
ner, weil besser zu bedienen wäre aber eine  
feinere Untersetzung.

Die nur wenig überlappende 110-pro-  
zentige Rollflock wird auf dem Kajütdach mit  
kurzen Schienen und Pin-stop-Wagen ge-  
schotet. Diese Geometrie ermöglicht enge  
Schotwinkel, kurze Wege in der Wende und  
erlaubt die mittlerweile weit verbreiteten

außen angeschlagenen Wanten für ein leicht-  
eres Rigg.

#### VIEL OPTIONEN FÜR DIE GROSSSCHOT

Ist das Vorschotssystem simpel gehalten,  
strotzt die Großschot vor Möglichkeiten.  
Standard sind zwei 1:2-Taljen, die back- und  
steuerbords des Niedergangs angeschlagen  
sind und mit den beiden 30er-Fallenwin-  
schen von Lewmar bedient werden. So lässt  
sich der Baum auch ohne Traveller nach Luv  
ziehen, ohne dass zu viel Zug nach unten  
entsteht, die richtige Wahl bei wenig Wind.  
Ohne weiteren Aufwand kann der Eigner die  
Schot so scheren, dass sie als eine 1:4-Talje  
durch die vorhandenen Blöcke und nur auf  
eine Winch läuft, eine verbreitete Konfigu-  
ration, die einfacher ist, aber nicht den Tra-  
veller ersetzt. Ebenfalls ohne größere Um-  
bauten ist ein German cupper system mit  
durchgehender Schot auf beide Aufbauwin-  
schen möglich.

Keine dieser Auslegungen erlaubt aber  
dem Rudergänger den direkten Zugriff. Mit  
zwei zusätzlichen Blöcken und zwei Füh-  
rungsösen (für die werftseitig bereits verstär-

kende Aluplatten im Laminat platziert wur-  
den) lässt sich die Schot auch auf einer oder  
beiden Seiten nach achtern auf die optiona-  
len Gennakerwischen kurz vor dem Ruder-  
gänger leiten – das wäre dann das ideale, weil  
flexible und sogar für den sportiven Genna-  
kereinsatz perfekt abgestimmte System.

Unter Segeln alles prima! Mit Motor zeig-  
ten sich keine Auffälligkeiten. Der Schall-  
druck hält sich im komfortablen Rahmen,  
die Manövrierbarkeit auch rückwärts ist gut.  
Klar, ein leichter Radeffekt des Saildrive ist  
spürbar. Unter Vollgas lassen sich knapp 8  
Knoten erzielen, per Marschfahrt noch 6,5.  
Alles gut.

#### INNENRAUM MIT PFIFF

Der positive Eindruck setzt sich unter Deck  
fort. Schon beim ersten Auftreten auf die Bo-  
denbretter – nichts, kein Knarzen, kein  
Quietschen, kein Arbeiten. Die Bodenbretter  
liegen auf einem Konstruktionsfußboden,  
der wiederum mit der überaus durablen Bo-  
dengruppe mit engmaschig stehenden  
Stringern und Wrangen verbunden ist. Das  
anlamierte Kunststoffskelett langt quasi  
vom Ankerkasten bis zum Heck und ist sehr  
breit ausgeführt.

Die Bilgenfächer sind durch Bohrungen  
miteinander verbunden, damit sich einge-  
drungenes Wasser an den tiefsten Stellen

sammeln kann. Klasse: Die Verbindungen  
sind mit eingeklebten Röhrchen ausgeführt,  
Wasser läuft also nicht in die Wrangen und  
Stringer. Und: Die mit Topcoat ausgestrich-  
ten Fächer unter den Bodengruppen sind  
durch insgesamt neun, teils große lose De-  
ckel bestens erreichbar. So lässt sich die Bilge  
perfekt inspizieren, einfach sauberhalten  
und auch noch gut als Stauraum nutzen.

Wichtiger ist der reine Wohnraum – und  
der gefällt mit seiner zeitlosen, unaufgere-  
ten und durchdachten Gestaltung. Was man  
nicht mögen muss, ist der zerklüftete Him-  
mel aus strukturellen Elementen, Innenschale,  
glänzenden und matten Oberflächen. →



## ÜBERZEUGEND AUCH INNEN



*Der **KLAR STRUKTURIERTE** Ausbau passt zum äußeren Erscheinungsbild. Die Aufteilung ist praxisgerecht und schafft hohen Komfort. Auffällig sind die vielen Luken und Fenster*



### SCHÖN & GUT

*Die Pantry ist groß, bietet Platz für Einbauten. Aber die Eisbox ist schlecht erreichbar*



### DURCHLÄSSIG & SAUBER

*Die Fächer der Bilge sind löblicherweise mit Röhren untereinander verbunden*

### TISCHLEIN, VERSTECK DICH



### NAVIGATION ...

*Der Arbeitsplatz langt, hat aber kein Kartenfach, und man sitzt gegen die Fahrtrichtung*



### ... ODER SCHLAFPLATZ

*Bei Bedarf verschwindet der Tisch im Schott, und per Zusatzpolster entsteht eine Kojе*

Indessen zeigt sich auch hier, was das Studium der Pläne vertieft: Die Struktur des Decks ist steif, fest, durabel.

Generell überzeugen die sauberen und nachvollziehbaren Installationen für das Wasser- und das Elektrosystem. Als nachteilig könnte sich jedoch die Platzierung der Starterbatterie direkt in der Bilge am Niedergang erweisen, einem Punkt, wo gern mal viel Wasser stehen kann. Der als pingelig geltende Zertifizierer Germanische Lloyd hat's jedoch abgenickt.

Weitere Auffälligkeiten unter Deck: Es gibt Oberschränke und Rumpffenster, eine löbliche Kombination. Die Belüftung von oben ist durch die insgesamt sechs Luken generell sehr gut, die Querbelüftung durch nur ein Klappfenster in der Pantry jedoch etwas knapp. Der Navitisch lässt sich in der Drei-Kabinen-Version wegschieben, das Sofa darunter zur Kojе verlängern (siehe Fotos rechts). Die Wassertankkapazität ist für volle Crewbelegung eher knapp, lässt sich aber durch einen zweiten optionalen Tank (770 Euro) im Vorschiff sinnvoll erweitern.

Das Schiff ist mit einer oder zwei Achterkammern (Aufpreis 2500 Euro) zu haben. In der Dreikabinenversion wird das Bad etwas kleiner, die Dusche lässt sich dann nicht separat mit dem WC abteilen. Und der Backs kastenraum schwindet auf ein Minimum, wobei sich Sperrgut wie ein Gennaker immer noch unter der Vorschiffskoje unterbringen lässt. Die Dreikabinenversion bietet neben mehr Bad und Stauraum auch die größere Kojе, da die Längstrennwand dann nach Backbord versetzt wird.

### PUNKTET FAST ÜBERALL

Seglerisch in Sachen Leistung und Handling durchaus überzeugend, qualitativ auf der Höhe, im Komfort gelungen, insgesamt ohne echte Schwächen und preislich dennoch weiterhin niedrig: Die Neue begeistert in der Summe ihrer Eigenschaften und übertrumpft durchaus ihre Vorgängerin, die ebenfalls erfolgreich war. An dem Boot dürfen Werft und – viel wichtiger noch: – Kunden lange ihre Freude haben.

FRIDTJOF GUNKEL

### IN DER NÄCHSTEN YACHT:

*Der neue Bavaria-Chef Constantin von Bülow über alte Aufgaben und neue Typen*