VIEL MEHR ALS KOSMETIK

Bewegung in der Klasse der Zwölf-Meter-Tourer. Bavaria überarbeitet die **CRUISER 41** *mit Können und Umsicht. Nur der Rumpf bleibt der alte, alles andere ist neu. Das Meisterstück der Entwicklungsarbeit im Exklusivtest*





Effizient. Das Großsegel wird über zwei getrennte Schotzüge getrimmt. Diese ersetzen den Traveller

Keine Verschnaufpause für die Yachtbauer in Deutschlands größter Werft: Bavaria zieht derzeit gerade eine beispiellos umfangreiche Überarbeitung seines gesamten Cruiser-Programms durch – und dies in Rekordzeit. Schlag auf Schlag werden seit dem Winter die neu überarbeiteten Typen präsentiert, angefangen mit der Cruiser 33 (Test in YACHT 23/2012), gefolgt vom Flaggschiff, der Cruiser 56 (YACHT 9/2013). Die Arbeit am größten und kleinsten Modell der Linie sollte vorab zeigen, in welche Richtung das Komplett-Refit zielt.

Jetzt frischt Bavaria die Yachten in den mittleren Segmenten auf. Die Cruiser 37 (YACHT 16/2013) hat es schon weit gebracht. Sie wurde für die Wahl zu Europas Yacht des Jahres 2013 nominiert, eine schöne und wichtige Anerkennung für Bavaria und ein Indiz dafür, dass der eingeschlagene Weg offenbar stimmt. Denn das Update der Linie ist mehr als nur optische Anpassung und Verbesserung im Detail. Konsequent hat die Werft aus Giebelstadt die letzten Makel der Vorgängermodelle ausgemerzt und auch die Anregungen vonseiten der Händler und Kunden lückenlos umgesetzt.

Das Resultat am Beispiel der neuen Cruiser 41: mehr Wohnkomfort innen, bessere Lösungen im Detail, tadellose Ausstattung und insbesondere ein markanter optischer Gewinn. Große und lange Aufbaufenster ersetzen jetzt bei allen neuen Typen die oft als „Schießscharten" verpönten zu kleinen Fenster der Vorgängermodelle, eine Hinterlassenschaft aus der ehemaligen Zusammenarbeit mit den Gestaltern von BMW Designworks USA.

DAS LAYOUT STIMMT. AUCH EINHAND LÄSST SICH DAS BOOT PRIMA SEGELN

Der Rumpf der Cruiser 41 bleibt wie bei allen Typen der neuen Serie unverändert. Anders als die Konkurrenz aus Frankreich verzichtet die Konstruktion von Farr Yacht Design auf die trendigen Kimmkanten (Chines) und zeigt sich auch bezüglich der Linienführung eher gemäßigt. Das Achterschiff ist nicht ganz so breit wie bei vielen anderen Tourenyachten im Wettbewerb, bietet aber ebenfalls die große Heckplattform.

GUTE KONTROLLE AM RAD

Bei der Cruiser 41 wurden auch der Kiel und das Ruderblatt vom Vorgängermodell Cruiser 40 (YACHT 20/2010) übernommen, eine gute und stimmige Konfiguration, wie die Tests beweisen. Das neue Boot haben wir auf dem holländischen Markermeer gesegelt. Das Flachwasserrevier bietet zwar oft gute Windverhältnisse, zeigt aber auch ein tückisches, fieses Wellenbild. Bei etwa 18 Knoten Wind im Mittel hat die Cruiser 41 damit aber keinerlei Probleme. Der voluminöse Rumpf verdrängt prima und setzt sauber ein. Mit 6,5 Knoten marschiert die Yacht bei einem Winkel von 40 Grad zum Wind – eine tadellose Leistung.

Und das, obwohl das Testboot mit dem optional erhältlichen Rollmast von Seldén ausgerüstet ist. Das horizontal durchgelattete Großsegel von Elvström steht zwar recht gut, trotzdem lässt sich damit wohl nicht ganz dasselbe Potenzial abrufen wie mit dem herkömmlichen und besser trimmbaren Standard-Großsegel. Für die knackige Höhe am Wind ist aber auch die prima dazu passende Genua verantwortlich. Die auf dem Kajütaufbau angebauten Holepunktschienen sorgen für enge Schotwinkel und für kurze Züge. Mit etwas Übung und gutem Timing lässt sich die kurz überlappende Genua in der Wende von Hand dichtnehmen. Winschen helfen nur noch beim Feintrimm.

Komplett umgebaut hat Bavaria die Steuerung ihres 40-Fußers. Beim Vorgängermodell wurde die Ruderwelle über eine komplizierte Anlage mit Kettenzügen, Reduziergetriebe und Schubstangen angesteuert. Die Mechanik beim neuen Boot arbeitet dagegen mit kurzen Kabelzügen über große Umlenkrollen auf den Quadranten. Die Steuerung fällt damit direkter aus und lässt mehr Gefühl für die Druckverhältnisse am Ruderblatt zu. Dies zeigt sich auf der Vorwindstrecke unter Gennaker. Die Cruiser 41 segelt auch mit fast zehn Knoten Speed immer noch kontrolliert und bleibt ausgezeichnet nach Druck steuerbar.

VIELE FENSTER FÜR MEHR LICHT

Wenige Änderungen hat das Cockpit erfahren. Weg ist der Knick im Süll, der als wenig komfortabel bemängelt wurde. Die Steuersäulen fallen kleiner und schlanker aus, was ganz einfach nur schöner ist, dazu tragen sie auch keine Instrumente mehr. Kompass und GPS-Plotter sind gut sichtbar in den Cockpittisch integriert, die Elektrik wird vor dem Steuermann auf dem achtern abfallenden Süll montiert. Die Deckel der Backskisten wurden für bessere Erreichbarkeiten umgeformt und vergrößert.

Die Luke zur Vorschiffkabine ist vom Aufbau nach vorn auf das Laufdeck verlegt worden. Dies, weil die Fläche vor dem Mast vor allem im Charterbereich oft zum Festzurren des Dingis genutzt wird, wodurch die Luke blockiert bleibt. An ihrer neuen Position bietet die Luke bessere Zugänglichkeit und aus der Eignerkoje im Vorschiff eine prima Aussicht zu den Sternen.

FOTO: YACHT/B. SCHEURER

KLAR VERBESSERT



Der Niedergang ist nach vorn weiter ausgeschnitten, so stoßen sich auch große Segler **NICHT MEHR DEN KOPF.** *Die Türchen sind schick, aber Schoten können sich verheddern*

DIE SUMME DER KLEINIGKEITEN MACHT DEN UNTERSCHIED



UNVERKRAMPFT
Der Rudergänger sitzt entspannt und steuert mit viel Übersicht. Die schicken Komposit-Räder gibt es leider nur als Option



ZUGÄNGLICH
Die Backskistendeckel sind größer und in der Ducht tiefer ausgeschnitten. Damit ist das Staugut jetzt einfacher greifbar

Überhaupt sind Sicht und Licht die tragenden Themen bei der Überarbeitung des Interieurs. Die großen und langen Aufbaufenster sowie eine zusätzliche Luke auf dem Aufbau über der Messe lassen jetzt spürbar mehr Helligkeit nach unten. Insbesondere der Salon macht einen einladend wohnlichen Eindruck. Die hellen Polster beim Testschiff passen ganz gut zu den Furnieren aus Bosse, einem Mahagoni-ähnlichen Holz. Machbar wäre auch ein Innenausbau mit Eichen- oder Teakfurnieren, dazu sind wahlweise verschiedene Polsterfarben erhältlich.

Das Layout bleibt beim neuen Boot weitgehend unverändert gegenüber dem Vorgängermodell. Die Drei-Kabinen-Version mit zwei Achterkammern ist weiterhin der Standard als Eigner- oder Charterboot. –▷

BAVARIA CRUISER 41



Drei Kabinen und zwei Nasszellen sind Standard. Eine Ausbauversion mit zwei Kabinen ist in Vorbereitung

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM



Windgeschwindigkeit: 18 kn (5 Bft.)
Wellenhöhe: ca. 1,5 Meter

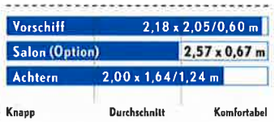
* Mit Gennaker

POTENZIAL



Mäßig viel Tuch, sattes Gewicht. Die Segeltragezahl bleibt relativ gering

KOJENMASSE



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur ..... *Farr Yacht Design*
CE-Entwurfskategorie ..... *A (Hochsee)*
Lüa (Rumpflänge) ..... *11,99 m*
Breite ..... *3,96 m*
Tiefgang/alternativ ..... *2,05/1,65 m*
Gewicht ..... *8,7 t*
Ballast/-anteil ..... *2,7 t/31 %*
Großsegel (Standard) ..... *47,8 m²*
Rollgenua (106 %) ..... *34,0 m²*
Maschine (Volvo P.) ..... *21 kW/28 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Konstruktion in Handauflage. Teilweise als Sandwich mit Schaumkern. Bodengruppe fest anlaminiert

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft ..... *148 630 €*
Preis segelfertig² ..... *150 605 €*
Komfortpreis² ..... *167 875 €*
Garantie/gegen Osmose ..... *2/5 Jahre*

Werft *Bavaria Yachtbau, 97232 Giebelstadt; www.bavaria-yachtbau.com*
Vertrieb *Händlernetz*

Yacht-BEWERTUNG

Volumenorientierter Tourer mit einem umfangreichen Komfortangebot unter Deck. Die Segelleistungen im Test sind trotzdem überraschend gut. Das Boot segelt lebhaft und zeigt viel Potenzial. Die Qualitäten sind tadellos, und der Preis ist interessant

Konstruktion und Konzept
⊕ Gelungene Komplettüberarbeitung
⊕ Robuste Bauweise
⊕ Preislich attraktiv

Segelleistung und Trimm
⊕ Gute Höhe, gute Geschwindigkeit
⊕ Segelt steif und kontrolliert

Wohnen und Ausbauqualität
⊕ Hohe Funktionalität
⊕ Riesige Vorschiffkoje
⊖ Keine abgetrennte Dusche (3 Kab.)

Ausrüstung und Technik
⊕ Gute Grundausstattung
⊕ Funktionierendes Deckslayout
⊖ Unübersichtliche Elektroverkabelung

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: ²√S/³√V. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

KLASSISCH, ABER DENNOCH SEHR FUNKTIONAL



SCHNÖRKELLOS
Das Interieur präsentiert sich in einem nüchternen, praktischen, aber trotzdem sehr wohnlichen Ambiente. Der Salontisch ist klappbar, aber nicht absenkbar. Geschlafen wird hier nur zur Not



UNKONVENTIONELL
Die Pantry ist längs angebaut, eine häufig nachgefragte, aber nicht oft angebotene Anordnung



ENDLOS
Bavaria legt vor. Das Doppelbett im Vorschiff ist größer als bei den Yachten der Konkurrenz



WIE FRÜHER
Die Navigation ist noch eine richtige Arbeitsecke. Das ist in der Klasse selten geworden



BEHAGLICH
In den Achterkammern ist es gemütlich. Und die Kojen sind auch hier groß genug für zwei

DUFOUR 410 GL

Lüa (Rumpflänge) ..... *11,98 m*
LWL (Wasserlinienlänge) ..... *11,15 m*
Breite ..... *4,20 m*
Gewicht ..... *9,4 t*
Segelfläche ..... *71,0 m²*
Segeltragezahl¹ *4,0*
Grundpreis ab Werft ..... *169 820 €*
Preis segelfertig² ..... *179 515 €*
Komfortpreis² ..... *199 765 €*
YACHT-Test *14/2013*

Sehr voluminöses Fahrtenschiff mit einer ganzen Menge von gut überlegten Details. Trotz kleiner Segeltragezahl zeigt die Dufour 410 im YACHT-Test überzeugendes Leistungspotenzial



HANSE 415

Lüa (Rumpflänge) ..... *11,99 m*
LWL (Wasserlinienlänge) ..... *11,40 m*
Breite ..... *4,17 m*
Gewicht ..... *9,2 t*
Segelfläche ..... *88,0 m²*
Segeltragezahl¹ *4,5*
Grundpreis ab Werft ..... *154 580 €*
Preis segelfertig² ..... *159 270 €*
Komfortpreis² ..... *188 950 €*
YACHT-Test *8/2012*

Geräumige Fahrtenyacht mit vielen Individualisierungsmöglichkeiten. Mit standardmäßiger Selbstwendefock und konsequent nach achtern umgelenkter Leinenführung kompromisslos einhandtauglich



OCEANIS 41

Lüa (Rumpflänge) ..... *11,97 m*
LWL (Wasserlinienlänge) ..... *11,54 m*
Breite ..... *4,20 m*
Gewicht ..... *8,45 t*
Segelfläche ..... *83,8 m²*
Segeltragezahl¹ *4,5*
Grundpreis ab Werft ..... *181 650 €*
Preis segelfertig² ..... *190 315 €*
Komfortpreis² ..... *206 655 €*
YACHT-Test *25-26/2011*

Der wandelbare Innenausbau mit modularen Ausbaustufen ist eine von vielen Besonderheiten der Oceanis 41 von Beneteau. Weitere Merkmale: Targabügel über dem Cockpit und Riesen-Badeplattform



SUN ODYSSEY 409

Lüa (Rumpflänge) ..... *11,98 m*
LWL (Wasserlinienlänge) ..... *11,00 m*
Breite ..... *3,99 m*
Gewicht ..... *7,5 t*
Segelfläche ..... *77,0 m²*
Segeltragezahl¹ *4,5*
Grundpreis ab Werft ..... *170 610 €*
Preis segelfertig² ..... *176 180 €*
Komfortpreis² ..... *191 130 €*
YACHT-Test *23/2010*

Europas Yacht des Jahres 2011 ist mit einem variantenreichen Segelplan für vielerlei Einsatzzwecke geeignet. Das attraktive Boot überzeugt auch mit einem sehr gekonnt umgesetzten Deckslayout



DER TRADITION VERPFLICHTET, BLEIBT BAVARIA PREISLICH UNERREICHT

Als Alternative dazu arbeitet Bavaria derzeit noch am Ausbau einer reinen Eigner-Variante mit zwei Kabinen. In diesem Fall würde die Achterkammer auf der Backbordseite als Stauraum und Backskiste genutzt und die Nasszelle hinten um eine abgeteilte Dusche erweitert. Im Standardlayout mit drei Kabinen fehlt auf der Cruiser 41 eine Duschzelle mit Abtrennung. Ein Manko im Vergleich mit dem Klassenstandard.

Tolle Arbeit haben die Planer und Yachtbauer von Bavaria beim Umbau der Vorschiffkabine geleistet. Das Bad vorn ist jetzt größer geworden. Beim Vorgängermodell war die Nasszelle für eine wirklich gute Nutzung zu klein. Dafür steht beim neuen Schiff etwas weniger Standfläche zur Verfügung, was aber kaum stört. Dazu ist die schon bei der Cruiser 40 als besonders großzügig gelobte Vorschiffskoje nochmals ein ganzes Stück gewachsen. Das Doppelbett ist nun 2,18 Meter lang und misst 2,05 Meter auf Schulterbreite. Keine anderes Boot in der Längenklasse bietet vorn so viel Schlafkomfort. Und auch die Kojen in den Achterkabinen sind groß genug für zwei Erwachsene, ihre Abmessungen liegen ebenfalls über dem Klassendurchschnitt.

DER PREIS IST HEISS

Bezüglich Bau- und Ausbauqualität präsentiert sich die Cruiser 41 entsprechend den neuen Werftstandards einwandfrei. Kleine Unschönheiten beim Prototypen – nicht ganz optimales Finish, noch unsaubere Kanten – sind wohl dem knappen Zeitbudget in der Fertigstellung geschuldet und in der Serie nicht zu erwarten. Vor allem die Möbel, aber auch viele GFK-Teile und Beschläge machen bei Bavaria jetzt wieder einen deutlich robusteren, hochwertigeren und langlebigeren Eindruck als noch vor Jahren. Als besonders unerfreulich sticht einzig die unschöne und sehr unübersichtliche Verkabelung am Elektropaneel hervor. Die Drähte sind nur grob zusammengebunden und kaum beschriftet, ihr Verlauf hinter den Kulissen ist unergründlich.

Ein wichtiger Punkt bleibt bei Bavaria Yachtbau ebenfalls unverändert: ihr Anspruch, im Vergleich das günstigste Angebot zu machen. Mit einem Grundpreis von 148 630 Euro liegt die Cruiser 41 also mehr oder minder deutlich unter den Preisen der Konkurrenz.

Die Zwölf-Meter-Klasse ist bei Eignern wie im Charterbereich ein sehr gefragtes, weil immer noch handiges Format. Der Markt ist dementsprechend attraktiv und immer sehr aktuell. Mit der Cruiser 41 zeigt Bavaria in diesem Segment zwar kein ganz neues Boot, aber ein echtes Meisterstück an Entwicklungsarbeit.

MICHAEL GOOD

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER (S. L.), YACHT-ARCHIV (4. R.); ZEICHNUNGEN: A. HOPPENHAUS