



Sind sie so verschieden?

Bei Bruce Farr Yacht Design in den USA werden schnelle Regattayachten ebenso konstruiert wie Serienschiffe. Völlig unterschiedlich im Ansatz könnte man denken, doch für das Team von Farr Yacht Design ist jede neue Yacht eine Herausforderung, an der es von dem ersten Planungsschritt bis weit über den ersten Segeltag involviert sein möchte. Man versteht sich als Teil des Projektes, wie Marcus Schlichting in einem Interview mit Farr Yacht Designchef Patrick Shaugnessy erfuhr. Über die Geschichte eines der erfolgreichsten Yachtdesignbüros, seine Philosophie, wie das perfekt Schiff für eine Weltumseglung aussehen könnte und die neue Bavaria 50 mehr auf den folgenden Seiten.



Farr history

Von erfolgreichen America's Cuppern bis zu Serienyachten, Farr Yacht Design war und ist vielfältig.

Nachdem der gebürtige Neuseeländer Bruce Farr einen sehr erfolgreichen 18-Fuß-Skiff gezeichnet hatte, machte er sich 1973 als Yachtkonstrukteur selbstständig. Anfang der 1980er verlegte er seinen Wohn- und Geschäftssitz in die USA und gründete zusammen mit dem Amerikaner Russel Bowler Bruce Farr & Associates. Schnell wuchs die später in Bruce Farr Design umbenannte Gemeinschaft innovativer Yachtkonstrukteure zu einem der bekanntesten und erfolgreichsten Yachtdesign-Büros. Wer Ende der 1980er Jahre beim Admiral's Cup vorne mitsegeln wollte, ließ sich seine IOR-Yacht von Bruce Farr zeichnen, als Alternative und ebenso erfolgreich gab es nur Judel/Vrolijk aus Hamburg. Zwischen 1987 und 2007 entstanden ganze Flotten von America's-Cup-Yachten unter der Leitung von Bruce Farr. Wer beim Volvo Ocean Race 2000/2001 kein Farr-Design an den Start brachte, hatte quasi schon auf der Startlinie verloren. Doch das ist nur ein Teil der Geschichte, denn noch mehr Fahrten- und Serienyachten starteten ihre Karrieren in den Computern von Bruce Farr Design.



Bruce Farr hat sich inzwischen aus dem aktiven Geschäft zurückgezogen, fungiert als Vice President zusammen mit Russel Bowler und überlässt einer neuen Generation die Geschicke der Firma. Seit 2008 ist Pat Shaughnessy der neue Kopf und Präsident. Und es sind keine leichten Zeiten für den 40-jährigen aus Maryland. Seit der America's Cup auf Katamarane umgestiegen ist und die Vermarktung und die Organisation ausschließlich über den Verteidiger Oracle Racing in Person ihres Chefs Russel Coutts läuft, sind auch die Herausforderer nicht mehr auf Büros wie Farr Yacht Design angewiesen. Im Startgeld für den America's Cup enthalten ist gleich ein Designpaket von Oracle enthalten, quasi als Starterkit für eigene Entwicklungen von America's-Cup-Katamarane. Auch beim Volvo Ocean Race fährt beim jetzt laufenden Rennen nur einer von fünf Neubauten mit dem Label Farr Design um die Welt. Wie gut, dass man schon vor Jahren den Serienyachtbau als weitere Ertrags säule aufgebaut hatte. Beneteau gehörte mit der First 40.7 zu den ersten Großserienwerften, die sich mit einem „Designed by Bruce Farr“ schmückten und viele Trophäen auf internationalen Regattabahnen einsammelten. Einen Marketingimpuls für das gesamte Modellprogramm einer Werft. Ein Erfolg auf Regatta-



bahnen transferieren Kunden gerne auch auf die anderen Yachten einer Werft, denn wenn eine Yacht schnell ist, werden die anderen keine Enten sein.

Seit zwei Jahren gehört Bavaria Yachtbau zu den ganz großen Kunden. Alle Segelyachten aus Giebelstadt werden nun in Zusammenarbeit zwischen Farr Yacht Design, BMW Group Designworks USA, einer Tochterfirma der Münchner BMW Group und den Verantwortlichen Produktmanagern bei Bavaria Yachtbau entwickelt und zur Serienreife gebracht. Bestes Beispiel ist die neue Bavaria 50, die das YACHTING-blue-Team im Frühsommer in der Türkei testen konnte. www.farrdesign.com ■

Farr reality

Interview mit Patrick Shaughnessy, Präsident von Farr Yacht Design aus Annapolis



Foto: Bavaria Yachtbau

Yachting blue: Das Portfolio an Yachtdesigns, die Farr Yacht Design konstruiert, ist sehr breit gefächert. Es reicht von schnellen Regattayachten, über sehr erfolgreiche Einheitsklassen, wie der Farr 40 und der neuen Farr 400 und geht über in den Markt für Serienschiffe. Zum Beispiel stammt die neue Bavaria 50, wie bereits eine ganze Reihe von Bavaria-Modellen von Farr Yacht Design. Worin besteht der große Unterschied, wenn man einen IRC 55-Renner konstruiert oder eine Bavaria 50?

Patrick Shaughnessy: Einer der Gründe, der die Arbeit für Farr Yacht Design so einzigartig und spannend macht, ist die große Vielfalt der Projekte, die wir machen und erleben dürfen. Wir sind sehr glücklich in so viele wirklich unterschiedliche Projekte involviert zu sein, denn jedes neue Projekt ist eine neue Herausforderung. Unser Team bei Farr Yacht Design ist sehr kompetent und liebt es die Möglichkeit zu haben, für die großen Regattaprojekte zu forschen, zu entwickeln und neue Yachten zu designen. Gleich-

falls haben wir festgestellt, dass unsere Forschungsarbeit auch in anderen Industrien außerhalb des Wassersport sehr gefragt ist und haben diese Herausforderung angenommen. Und diese Erfahrungen bringen wiederum viele neue Erkenntnisse in unsere Arbeit beim Konstruieren neuer Yachten und machen uns als Yacht designer noch besser. Auch die Arbeit an Renn- und Fahrtenyachten befruchtet sich gegenseitig. Wenn wir auf einer Rennyacht ein Kilogramm einsparen können, können wir es auch bei Fahrtenyachten. Durch die großen Serien werden viele Euros gespart, die die Yacht günstiger für den Eigner machen. Jedes Projekt soll sein selbst gestecktes Ziel erreichen, dafür arbeiten wir hart. Wir konzentrieren uns immer auf die einzelnen Projekte und ihre Wettbewerbsfähigkeit, auf dem Wasser und wirtschaftlich. Am Ende geht es darum, die vom Kunden gewünschten Anforderungen an eine Yacht und ihr Design zu erreichen, besser noch zu übertreffen. Insofern sind alle Pro-

Einfach ein paar
Zeichnungen über den
Tisch zu schieben ist
nicht der Anspruch von
Farr Yacht Design

jekte, ob ein Design für eine schnelle Rennziege oder eine solide Fahrtenyacht gleich. Den Unterschied machen immer die verschiedenen Ziele, die erreicht werden sollen. Jedes Projekt ist eine eigene Herausforderung an uns und es ist spannend, dann den Entwicklungsprozess bis zum Ansegeln zu begleiten.

Wenn man sich den Linienriss der neuen Bavaria 50 anschaut, ist die Rumpfform sehr voll und volumig im Vorschiffsbereich, nicht so keilförmig wie es viele IRC-Renn designs und inzwischen viele Fahrtenyachten zeigen. Ist das ein Tribut an mehr Lebensraum unter Deck im Vorschiff? Allerdings wissen wir, dass die Bavaria 50 extrem gut und schnell segelt, sie lässt sich fast wie eine moderne Rennyacht steuern. Was ist das Geheimnis eine Fahrtenyacht so zu zeichnen, dass sie schnell segelt und viel Platz unter Deck bietet?

Sicherlich ist es die größte Herausforderung beim Design einer Fahrtenyacht, das Interieur unter Deck in eine Schale zu verpacken, die exzellente Segeleigenschaften verspricht oder sogar garantiert. Aber jedes Design, das wir entwickeln, profitiert aus unseren großen Erfahrungen aus dem America's Cup, dem Volvo Ocean Race und vielen anderen großen Segelregatten. Nicht immer sind solche Erfahrungen eins zu eins übertragbar, aber wir haben den Anspruch, dass jedes Farr-Design über gute Segelqualitäten verfügt. Unsere Yachten sollen beim Segeln die richtige Balance aufweisen, sie sollen Vertrauen, aber auch Nachsichtigkeit auf dem Wasser ausstrahlen. Der Steuermann einer Bavaria 50, so setzen wir voraus, verfügt natürlich nicht über die Erfahrungen eines professionellen Regattasteuermanns auf einer IRC-Yacht. Aber dieselben Eigenschaften einer Yacht, die einen Profi am Ende eines Regattatages vielleicht gewinnen und gut aussehen lassen, zaubern einem Amateursteuermann ein Lächeln



Foto: Nick Dana/Volvo Ocean Race

Projekte wie das des Volvo Ocean Race Teams Abu Dhabi Racing betreut das Team von Farr Yacht Design vom ersten Planungsschritt bis zum Zieleinlauf. Die Crew vertraut auf die Ingenieursleistung und das schnelle Design von Farr Yacht Design.

beim Segeln auf das Gesicht. Es muss eben ein Produkt sein, das jedem Eigner positive Erfahrungen schenkt. Unser Markt ist sehr sensibel, dass wir nicht weniger als das Beste zur Verfügung stellen wollen. Es gibt dabei kein Geheimnis oder etwa einen Zauberstab. Es ist harte Arbeit und viel Erfahrung um die richtige Mischung aus Komfort, perfekten und schnellen Segeleigenschaften und Sicherheit in jedes Design einfließen zu lassen.

Es ist immer eine Herausforderung, eine gesunde Mischung aus den Platzanforderungen unter Deck und dem Design zu finden, aber bei der Bavaria-Cruiser-Line scheint es uns gut gelungen zu sein.

Falls ich dich und Farr Design bitten würde mir eine 40-Fuß-Yacht zu zeichnen, mit der ich und meine weniger segelerfahrene Freundin eine Weltumseglung starten wollen. Wie würde das Boot hinsichtlich Rumpfdesign, Segelfläche und anderen Kriterien aussehen?

Zunächst würde ich dich bitten, den Start zur Weltumseglung so lange

zu verschieben, bis deine Freundin die nötige Erfahrung, die für eine Weltumseglung nötig ist, sammeln konnte. Denk an deine und ihre Sicherheit. Farr-Design ist sehr stolz darauf, immer ein Teil des gesamten Projektes zu sein. Wir schieben nicht nur einen Stapel Zeichnungen

Profisteuermann und Freizeitskipper haben ähnliche Ansprüche an eine Yacht.

über den Tisch und verabschieden uns dann. Wir sind gerne bei jedem Schritt, der in der Planung eines solchen Projektes enthalten ist, beteiligt. Nur so können wir das optimale Design und die richtige Ingenieursleistung in das Projekt einfließen lassen.

Für deine Yacht würden wir uns auf ein Konzept konzentrieren, das auf Seegängigkeit und Sicherheit ausgelegt ist. Aus der Sicht eines Yachtbauers bedeutet dies:

Die Yacht muss einhand oder zumindest mit kleiner Crew segelbar sein. Die Segelfläche sollte schnell und unkompliziert den Wind- und Wetterbedingungen anzupassen sein, so dass der Autopilot immer sicher und ohne hohen Energieaufwand Kurs halten kann. Wasser- und Kraftstofftanks sowie Stauraum spielen auf einer Langfahrt eine große Rolle. Die Beladung sollte sich nicht negativ auf die Segeleigenschaften auswirken. Der Erfolg einer Weltumseglung hängt unmittelbar mit dem glücklichen und sicheren Ende ab und natürlich von den Erfahrungen, die deine Freundin während der Reise gesammelt hat. Die Yacht sollte in ihrem Charakter also viel Sicherheit vermitteln, damit ihre Erfahrungen als Seglerin während der Reise ständig wachsen können.

Es ist eben wichtig alle Eigenschaften, die eine solche Yacht hat gut aufeinander abzustimmen, dass man sie leicht und mit viel Spaß segeln kann. Deine Yacht ist auf der Weltumseglung der Platz an dem ihr euch am meisten aufhalten werdet und deshalb muss man sich da-



Foto: Imke Feddersen

Auf dieselben Eigenschaften wie Profi-Crews vertrauen auch Fahrtensegler. Eine Yacht für lange Törns muss sicher, leicht zu bedienen und schnell sein. Seit zwei Jahren arbeitet Farr Yacht Design unter anderem für Bavaria Yachtbau.

rauf wohlfühlen. Ich denke, wenn du einen guten Job bei der Planung und Umsetzung eines solchen Projektes gemacht hast, ist die Yacht selber nur noch ein kleiner Teil der ganzen Story. Die Erfahrungen, die man auf einer Weltumseglung macht und die tollen Küsten, Reviere und Häfen, die man gesehen hat, sollen später die Erinnerung beleben.

Wenn du eine Yacht für dich selbst entwerfen würdest, wie würde sie aussehen?

Für mich wäre klein und simpel genug. So, dass ich sie in ganz besonderen Momenten und spontan nutzen könnte. Sehr oft besteht nur die Gelegenheit spät am Abend in netter Abenddämmerung ein paar Stunden auf dem Wasser zu verbringen. Oder vielleicht auch als lange Mittagspause und einfach nur wenn schöner Wind weht. Es muss unbedingt eine Yacht sein, die klassische Aspekte enthält.

Ich liebe es, wenn das Design eine Hommage an Dinge ist, die es einst gab. Gerne sollte meine Yacht ein

Geschwindigkeitspotenzial haben, welches man ihr nicht gleich ansieht. Damit man auch größere Yachten mal beim Rennen in den Hafen überraschen kann. Sie sollte aber schon so groß sein, damit ich mal eine Nacht darauf schlafen kann, zum Beispiel wenn man gemütlich in einer Bucht liegt. Eine Nasszelle mit Dusche und eine kleine Pantry gehören ebenfalls für mich dazu. Das Cockpit und das Deckslayout müssen großzügig sein, um mich bequem in die Sonne legen und ein gutes Buch lesen zu können. Die Yacht sollte auch leicht in und aus dem Wasser zu holen sein, um flexibel zu bleiben. Und ich brauche viel Segelfläche, damit ich auch mit leichten Winden das Segeln in der Chesapeake Bay genießen kann. Aber die Segel müssen auch schnell und leicht zu setzen und zu bergen sein, damit ich den an Steg segeln kann.

Die Leute sollen sich nach meiner Yacht umdrehen und sofort das Bedürfnis haben auch eine solche Yacht zu besitzen. Klar, dass ich das aber nicht zulassen werde, denn meine Yacht soll einzigartig sein.

Was sind die großen Projekte für Farr Yacht Design in der nächsten Saison?

Wir haben einen großen Mix aus vielen interessanten Projekten im kommenden Jahr, und wir sind mit vielen potenziellen Kunden im Gespräch, restliche Slots für 2012, also Zeitfenster in denen wir noch Designprojekte verwirklichen können, zu belegen. Zum Beispiel arbeiten wir an einer kleineren Kielboot-Einheitsklasse, die Vision Modellreihe von Bavaria soll weiter ausgebaut werden, es sind einige große Fahrtenyachten dabei, ein Open 60 für das nächste Barcelona World Race, Forschung an einem Wasserkraftwerk und natürlich unterstützen wir beim Volvo Ocean Race das Team Abu Dhabi Ocean.

Wir leben und arbeiten in einer Zeit mit steigendem Wettbewerbsdruck und wir sind in der glücklichen Lage, über ein gesundes Wachstum an Aufträgen zu verfügen. Wir sind ein großartiges Team bei Farr Yacht Design und freuen uns auf die Herausforderungen des Jahres 2012. ■

Farr Bavaria 50

Die Bavaria 50 hat das Potenzial zur Blauwasseryacht wie Marcus Schlichting (Text) und Imke Feddersen (Fotos) vor der Alacati Marina in der Türkei feststellen konnten.



Ein gut proportionierter Rumpf mit viel Volumen im Vorschiff und ein tiefer Schwerpunkt lassen die Bavaria 50 aufrecht und sicher segeln. Eine Doppelrudernanlage für eine ausgeglichene Kursstabilität trägt ebenfalls zur guten Seegängigkeit bei.

Bavaria hat in den letzten Jahren keine Schritte in ihrer Produktentwicklung gemacht, es waren fast Sprünge. Das müssen auch Konkurrenten inzwischen neidlos anerkennen, auch wenn über das äußerliche Design geteilte Meinungen vertreten sind. Die Yachten, die inzwischen die Werft in Giebelstadt verlassen, sind werthaltiger, cleverer und damit qualitativ hochwertiger gebaut als ihre Vorgängerinnen. Das soll nicht heißen, dass ältere Bavarias schlecht sind, doch schaut man etwas genauer hin, sind die neuen Yachten durchdachter und besser gebaut. Das für Bavaria Yachtbau

berühmte Preis-Leistungsverhältnis ist dabei gesund geblieben und die Modellreihe von Segelyachten zwischen 32 und 55 Fuß bleibt erschwinglich, nur: Jetzt bekommt man noch etwas mehr für sein Geld. Das liegt zum großen Teil an der effektiven Zusammenarbeit zwischen Farr Yacht Design, verantwortlich für Rumpf und Deck, der BMW Design Group, verantwortlich für das Erscheinungsbild der Yachten und Bavaria Yachtbau selbst, die viel Zeit und neues Knowhow in die Entwicklung investiert haben. Es sind die Kleinigkeiten, an denen man diese neue Strategie oft erst

erkennt. Wer sich im Salon bewegt hält sich unweigerlich hin und wieder an den Kanten und Leisten von Salontisch, Navigationsecke oder Pantry fest. Die sind auf der Bavaria aus Vollholz. Klingt zwar selbstverständlich, ist es aber bei vielen Serienyachten heute nicht mehr. Bavaria Produktionsberater Peter Meyer und Produktmanager Daniel Kohl sind sich aber einig. Die 120 Kilogramm mehr Gewicht, die die Bavaria 50 dadurch auf die Waage bringt und die zusätzlichen Kosten bei Produktion sind gut investiert: die Yacht wirkt wertiger. Thema Festhalten: Stabile Handläufe und



Die 105 Prozent des Vorsegeldreiecks große Genua und das Rollgroß bringen es zusammen auf 131 Quadratmeter Segelfläche. Trotzdem, die 15,57 Meter lange Bavaria ist problemlos zu zweit oder zu dritt zu segeln. Platz haben bis zu zehn Segler an Bord.

Möglichkeiten um sich in schwerer See festzuhalten gibt es reichlich auf der Bavaria 50. Selbst in den Nasszellen wurde an Griffe gedacht, ein deutliches Zeichen, das die Bavaria 50 zum Segeln und nicht als Hafencorpus gebaut wird. Das war nicht immer so bei Bavaria.

Je nach gewünschtem Nutzen bietet Bavaria die 50er in vier verschiedenen Innenlayouts von drei bis fünf Kabinen an. Allen Versionen gleich sind die beiden großen Achterkabinen mit Doppelkoje und der großzügige Salon. Die U-förmige Pantry an der Backbordseite und die Sitzecke mit Bank bieten knapp zehn Personen Platz. Vor dem Mast kann der Eigner wählen, ob er den Platz für seine Eignerkabine ganz allein beansprucht oder noch eine weitere kleine Kabine mit Doppelstockkojen benötigt. Für den Charterbetrieb stehen die Versionen mit zwei gleich großen Doppelkabinen

im Vorschiff, und als absoluter Kojentransporter, die Fünf-Kabinen Version mit einer weiteren kleinen Doppelstockkabine vorn. Dann sollten die zehn Personen vom Salontisch auch alle eine eigene Koje auf der Bavaria 50 gefunden haben. Wer nach Wasser- und Kraftstofftanks sucht, sollte ein Blick unter die Bodenplatten riskieren, dort sind sie schwerpunktfreundlich untergebracht. Und wer schon in die Bilge blickt wird feststellen, auch auf der Bavaria 50 sind Kiel und Bodengruppe fest miteinander verbunden. Auch dies ist erst seit dem Eintritt von Farr Yacht Design, sowie auf Drängen der Bavaria-Männer Peter Meyer und Daniel Kohl, seit einigen Modellen eine Selbstverständlichkeit. Alle Kräfte aus dem Rigg, dem Rumpf und dem Kiel werden in der stabilen Bodengruppe zusammengefasst und aufgefangan. Wie einfach sich eine

immerhin 15,57 Meter lange Yacht schon im Hafen manövrieren lässt, kann ohne Probleme mit der Bavaria 50 ausprobiert werden. Der Volvo Penta D2-Motor mit 55 Kilowatt und das vernünftig dimensionierte Bugstrahlruder schieben die fast 15 Tonnen mühelos vom Liegeplatz. Bei seichten 1.000 Umdrehungen der Maschine ist der Diesel mit recht leisen 67 Dezibel im Salon zu vernehmen und selbst bei zur schnellen Marschfahrt nötigen 2.500 Umdrehungen pro Minute brummt es mit gerade 81 Dezibel im Salon, ähnlich laut wie normaler Straßenlärm. Für lange Törns unter Motor haben Volvo Penta und Bavaria auf der 50 die sogenannte Overdrive-Funktion installiert. Die Steigung des Propellers kann ohne eine komplizierte Mechanik oder Hydraulik geändert werden. Einfach über die Einhebelschaltung des Motors kurz rückwärts fahren und dann wieder



Viele Handläufe im Salon gewährleisten ein sicheres Bewegen unter Deck auch bei Seegang oder Lage. Für ausreichend Licht sorgen im gesamten Schiff 14 Fenster und 16 Luken.

auf Voraus einkuppeln. Schon braucht man weniger Drehzahl und damit weniger Sprit für die gleiche Geschwindigkeit. Bringt es die Bavaria 50 bei normaler Propellersteigung auf 7,2 Knoten bei 2.000 Umdrehungen pro Minuten, sind es im Overdrive 8,7 Knoten. Um wieder aus dem Overdrive in den Normalbetrieb zu schalten, braucht nur kurz ausgekuppelt zu werden. Der Propeller faltet sich kurz und öffnet dann mit normaler Steigung.

Aber wir sind in die Türkei gereist um zu segeln. Und das können wir auch unter perfekten Bedingungen mit Wind um die 8 Knoten und herrlichem Sonnenschein. Um den wirklichen Segelspaß der Bavaria 50 zu erleben, haben wir im Hafen das als Sonderausstattung lieferbare Bimini-Top entfernt und die Gennakerschoten geschoren. Mit Rollgroßsegel und weil der Kurs gerade stimmt, setzen wir auch gleich den Gennaker. Wir sind zwar zu viert

an Bord, aber da immer einer mit Fotografieren beschäftigt ist, bleiben sechs Hände für die Manöver. Genug, um die Bavaria 50 sicher in den meisten Situationen handeln zu können. Mit dem 186 Quadratmeter Gennaker und dem 67 Quadratmeter großen Segel spürt man deutlich, wie sich die Yacht sofort in Bewegung setzt. Bei einem Windeinfall von 90 bis 100 Grad zeigt die Logge eine Bootsgeschwindigkeit von 7,6 Knoten bis 8,7 Knoten. Der Wind weht dabei zwischen 8 und 9,5 Knoten, die Fahrleistungen auf Raumenkursen passen also. Per Bergeschlauch sammeln wir den Gennaker wieder ein und verstauen ihn gleich auf dem Vorschiff in der Segellast, die sich gleich an den Ankerkasten anschließt. Das ist sehr praktisch, denn ein 186 Quadratmeter großer Gennaker samt Bergeschlauch lässt sich nicht so einfach unter den Arm klemmen, hier machen sich die 50 Fuß der Bavaria

doch wieder bemerkbar. Einen Spinnaker sucht man vergeblich in der Ausstattungsliste der Bavaria 50, Bavaria hat keinen für seine 50er vorgesehen.

Wir rollen die 64 Quadratmeter große Genua aus, gehen an den Wind und kurbeln die Segel dicht. Zunächst etwas gewöhnen muss man sich an die Großschotführung, die auf einen Traveller verzichtet. Das System besteht praktisch aus zwei getrennten Großschoten, die jeweils auf einen Fußpunkt außen am Aufbau gehen. Hat man das System begriffen, lassen sich der Großbaum und der Druck auf das Achterliek recht effektiv kontrollieren. Die Luvschot sorgt für die Stellung des Großbaumes zur Mittschiffslinie und die Leeschot für den Zug nach unten um das Achterliek entsprechend zu schließen oder zu öffnen. Mit den immer noch wehenden Winden um die neun Knoten zeigt die Logge mehr als sechs Knoten

Speed an, ein sehr guter Wert für eine Yacht dieser Größe. Die Bavaria 50 verfügt über eine gut abgestimmte Doppelruderanlage und lässt sich sportlich steuern. Das man auf 50 Fuß sitzt, gerät schnell in Vergessenheit, die Bavaria verhält sich genauso agil wie eine sportliche 40-Fuß-Yacht. Auch wenn es nicht stark briest an unserem Testtag, man merkt die Bavaria 50 segelt recht steif. Laut Farr Yacht Design krängt die Bavaria nicht mehr als 20 Grad, das erste Reff soll erst bei 20 Knoten Wind fällig sein.

Das Handling der Bavaria 50 ist einfach und sicher. Genießen wird man sicher den Platz, den diese Yacht an und unter Deck bietet, egal ob man sich für drei oder fünf Kabinen entscheidet. Blauwasserqualitäten bringt die Bavaria 50 auch wegen ihrer seegängigen Detaillösungen unter Deck mit sich. Auch wenn der Salon groß ist, selbst bei Lage kann man sich gut unter Deck bewegen und findet gut Halt. Mit einem Startpreis knapp 250.000 Euro bleibt Bavaria Yachtbau seinem Anspruch nach einem gesunden und erschwinglichen Preis-Leistungsverhältnis treu. Wer sich mit dem Gedanken trägt, eine Bavaria zu kaufen braucht keine Angst vor 50 Fuß zu haben. ■

Technische Daten Bavaria 50

LüA	15,57 m
Länge Rumpf	14,99 m
LWL	13,86 m
Breite	4,67 m
Tiefgang Standard (Gusseisenkiel)	2,25 m
Tiefgang Option (Gusseisenkiel als Flachkiel)	1,85 m
Leergewicht	14.100 kg
Ballast	4.600 kg
Motor	Volvo Penta Saildrive, D2-75
Motorleistung	55 kW / 75 PS
Treibstofftank	380 l
Wassertank Standard	ca. 560 l

www.bavaria-yachtbau.com



Statt Traveller: Das Großsegel wird über zwei Taljen getrimmt.



Viel Stauraum, unter den Kojen können Taschen und Wäsche gelagert werden.



Klappt auf Knopfdruck, Badeplattform und Terrasse.