



Große Klappe, viel dahinter: Die Heckgarage schluckt ein drei Meter langes Dingi – mit Motor

Form mit Funktion

Bavarias neues Flaggschiff ist die erste Kooperation mit Farr und BMW Designworks. Es zeigt, wo die Werft mit dem übrigen Programm hin will: mehr Design, mehr Dynamik, mehr Komfort



Surrend öffnet sich elektrohydraulisch die breite Heckklappe, bis sie nach wenigen Sekunden knapp oberhalb der Wasseroberfläche in der Horizontalen zum Stehen kommt. Mit zwei Schritten über die automatisch ausgefahrene Leiter klettert die Crew nach unten, zieht zweimal, und das immerhin 3,10 Meter lange Festboden-Dingi

inklusive angehängtem Motor schwebt im türkisgrünen Wasser. Schneller und einfacher, aber kaum bequemer bekommt die Crew nur ein an Davits hängendes Beiboot ins nasse Element. Mit dem Nachteil, dass diese Art der auf Katamaranen typischen Lagerung optisch katastrophal ist und das Gummischwein im UV-Licht leiden und Regenwasser fangen lässt.

Die zur knapp drei Meter breiten und etwa 1,7 Meter langen Badeplattform konvertierte Heckklappe offeriert weitere Annehmlichkeiten. Östliche Winde oder einen Heckanker vorausgesetzt, ist sie der ideale Platz für den Sundowner, beispielsweise. Zwei Klappstühle und einen Falttisch auf der Plattform aufgestellt – beides hätte im Dingi Platz –, genießt man die Nähe zum Wasser. Klar, dass sich an der Klappe eine tiefe und gut begehbare Badeleiter anhängen lässt. Bei Wellengang wird's nass an den Füßen.

Platz im Freien bietet auch das über fünf Meter lange und in der Mitte knapp drei Meter breite, unverbaute Vorschiff, das sich mit bequemen Polstern zur Liegewiese ausstatten lässt. Und Cockpit nebst fest installiertem Tisch nehmen gemütlich analog zur Kojenzahl acht Personen auf. Dazu lässt sich die achtere Cockpitbrücke, die auch als Passerelle dient, nach vorn schieben.

Ums Beiboot herumkonstruiert

Aber viel Platz ist keine Hexerei auf einem über 16 Meter langen Boot wie der neuen Bavaria Cruiser 55. Die Dingi-Garage schon eher. Im Grunde wurde das neue Flaggschiff der Giebelstädter um dieses seltene Feature herumkonstruiert. Damit sich ein aufgeblasenes Drei-Meter-Beiboot inklusive Motor unterbringen lässt, musste eine Doppelruderanlage her, eine Maßnahme, die sonst eher auf Offshore-Regattaboote zu finden ist.

Die Anlage schafft Platz, weil ein zentraler Ruderkoker entfällt, der im Weg wäre. Und sie kompensiert die Nachteile des breiten Hecks, das ebenfalls für die Garage nötig ist, um die Achterkammern nicht zu sehr einzuengen. Weil die Blätter nach außen angewinkelt sind (s. Foto ganz rechts), steht immer eines gerade und komplett im Wasser. Der großvolumige Achterstern kann so das Boot nicht mehr aushebeln und den Ruderdruck übermäßig geraten oder gar einen

Das Deck ist frei und übersichtlich, ein Genuss unter Segeln und am Ankerplatz

Sonnenschuss provozieren lassen (s. auch Seite 73). Diese in mehrfacher Hinsicht komfortable Lösung ist ein Novum in der Bootsgröße, aber längst nicht die einzige Besonderheit der Bavaria Cruiser 55.

Das Boot stellt für die Werft einen Neuanfang dar. Lange Jahre lag die Obergrenze des Programms bei 50 Fuß. Konkurrenten wie Jeanneau, Bénéteau, Hanse und Dufour haben da längst größere Einheiten im Programm. Der frühere Werftchef Winfried Herrmann jedoch sah nicht die erforderlichen Stückzahlen. Die neuen Eigentümer Bain Capital dagegen arbeiten an allen Fronten, um Band und Belegschaft auszulasten. So beendete die Werftleitung die jahrzehntelange Kooperation mit dem slowenischen Büro Jakopin & Jakopin. Hinzu kamen als neue Konstruktionspartner Bruce Farr Yacht Design (s. Seite 73) aus Annapolis in den USA, ein weltweit führendes Konstruktionsbüro, wenn auch mehr bekannt für erfolgreiche Regattayachten und weitere Einzelbauten. Diesem zur Seite gestellt wurde BMW Group Designworks USA, eine Tochter des Autobauers (s. Kasten S. 75).

Das Ergebnis der Arbeit ist ein Schiff, das kaum jemand auf den ersten Blick als eine Bavaria identifizieren würde. Nun geriet aber die Neue nicht – wie man aufgrund der Konstrukteurs-Wahl vermuten dürfte – elegant - ▷



Gutes Liegen: rund zwölf Quadratmeter Fläche und bündige Luken als Vorschiff



Klappbarer Schutz: Bimini eingefaltet, Sprayhood in den Aufbau weggestaut

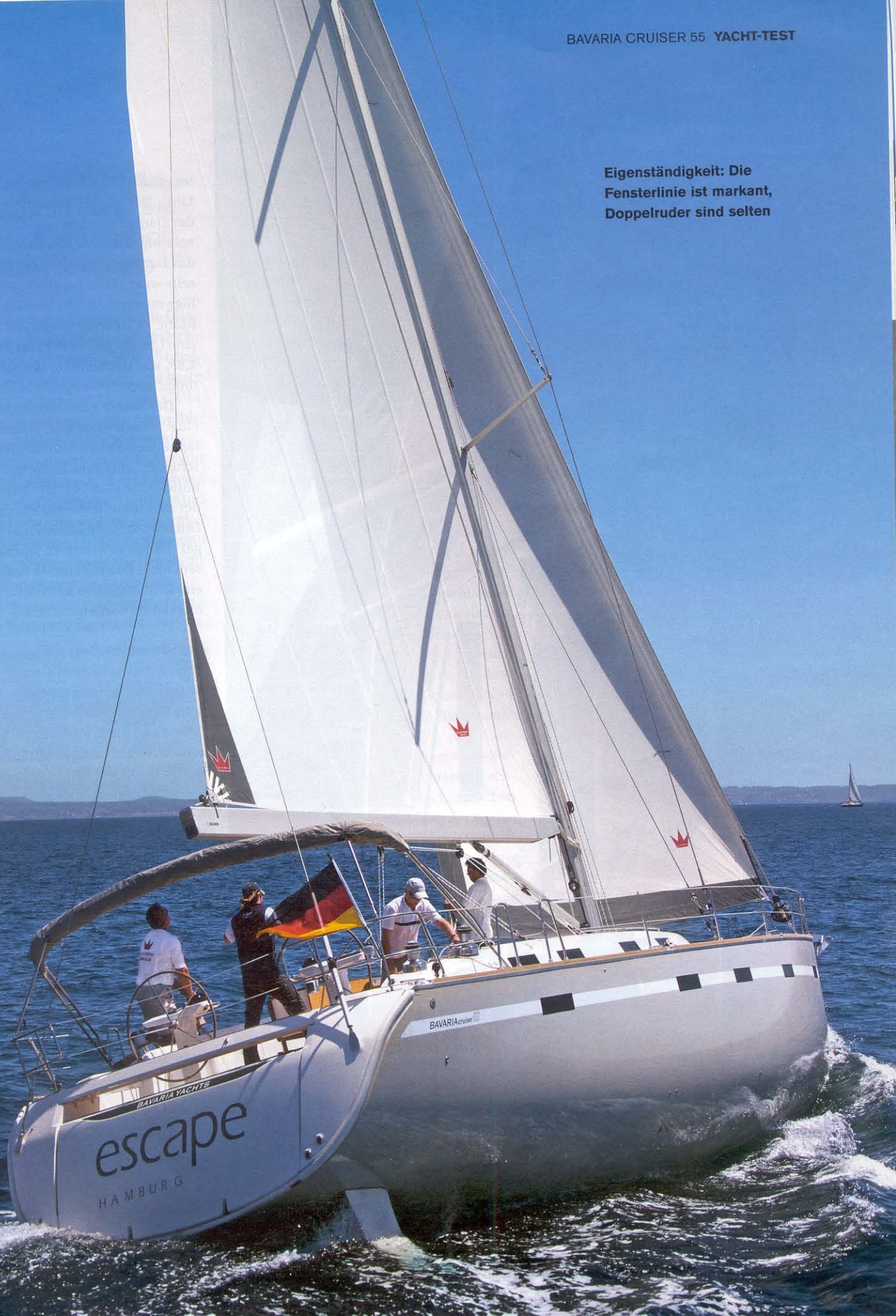


Übersichtlicher Arbeitsplatz: Geräte an der freistehenden Steuersäule



Das klappt: der Plotter im Cockpittisch, Motorbedienung im Sitz, Fußrasten am Rad und die verschiebbare Querbank

**Eigenständigkeit: Die
Fensterlinie ist markant,
Doppelruder sind selten**



Viel Luft: elf bündige Luken im Deck. Breite Laufdecks sorgen für beste Begehbarkeit



ter, graziler oder sportlicher als die bisherige Linie. Der Rumpf ist hochbordig (ein auch der Garage geschuldeter Umstand), großvolumig, kraftvoll, die Fensterlinie kantig, das Deck frei und übersichtlich. Andererseits wurde dem Schiff ein recht effektives Rigg mitgegeben. Das Verhältnis von Segelfläche zu Gewicht kommt im Standard auf eine (dimensionslose) Segeltragezahl von 4,83, was das Schiff in die Schublade leistungsfähige Fahrtenyacht steckt.

Der Kunde kann sich zudem zwischen einer Selbstwendefock, einem nicht überlappenden Vorsegel und einer Genua entscheiden. Auf dem Testschiff werkelte die mittelgroße Wahl. In der Optionenliste findet sich unter anderem ein Code Zero für Leichtwind bis 10 Knoten und triradiale Segel aus höherwertigem Dacron sowie ein senkrecht durchgelattetes Rollgroßsegel zu einem Aufpreis von 8235 Euro. Der Rollreffmast kostet weitere 5355 Euro.

Solide unter Segeln

Eine Maßnahme, die auf Booten dieser Größe und Ausrichtung durchaus Sinn macht. Schnell sind beide Segel ausgerollt und die Genua elektrisch (Option) dichtgeholt. Besonderheit am Groß: Zwei 1:2-Taljen greifen diagonal auf dem Kajütdach an und werden nach vorn und zurück auf die beiden Fallenwinden umgeleitet. So lässt sich der Baum auch bei Leichtwind in die Mitte ziehen, ein Traveller ist obsolet, funktioniert prima.

Bei acht bis zehn Knoten wahren Wind und glattem Wasser beginnt die üppige Lady, ihre Fähigkeiten zu zeigen. 7,5 Knoten hoch am Wind sind drin bei einem Wendewinkel von 90 Grad. Das ist für eine Fahrtenyacht recht hübsch und lässt sich schnell auf acht Knoten steigern, sobald nur ein Knoten mehr Wind weht. In dieser Range steuert sich das Schiff mit wohl dosiertem Ruderdruck, wobei von der Anwesenheit zweier Blätter und einer aufwändigeren Ruderanlage fast nichts zu spüren ist.

An den beiden 100 Zentimeter durchmessenden Rädern, deren System mit einhalb Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag recht direkt ausgelegt ist, arbeitet es sich ergonomisch vorteilhaft. Der Steuermann steht bei Lage auf einer ausklappbaren Schräge oder sitzt entspannt auf dem Seiten-

Nach dem Leben als Charterschiff lässt sie sich zum Eignerboot einfach **umbauen**

deck mit gutem Blick ins Vorsegel. Die Crew freut sich derweil über 2,10 Meter lange Duchten, die Stütze durch den breiten Tisch (dem jedoch noch ein Griff gut stünde) und beste Begehbarkeit der breiten Laufdecks. Das Boot segelt steif mit wenig Lage; immerhin beträgt der Ballastanteil satte 35 Prozent.

Die Thermik will sich in der Bucht von Palma de Mallorca ungewöhnlicherweise nicht einstellen. Unter zehn Knoten Wind sacken Druck, Gespür und Agilität, wobei die Geschwindigkeiten immer noch gut sind - und dies bei Bedingungen, die bereits die Hand zum Motorstarter zucken lassen.

Der natürlich auch ausprobiert sein will. Panel und Schaltung finden sich unter ei-



Gute Details: doppelte Schot, direkt laufende Fallen, versenkte Winden und Backskisten für zwei Rettungsinseln

ner Klappe an Steuerbord am Rad. Klasse. Alles ist beim Segeln geschützt und auch im Hafen aus dem Weg. Doppelrudernanlagen sagt man schlechtere Manövrierfähigkeit nach, weil der zentral quirlende Prop die außenliegenden Blätter nicht anströmt. Davon ist auf der Bavaria wenig zu spüren, außerdem ist das Bugstrahlruder auf einem 55-Fußer ohnehin Pflicht, wenn auch hier ein Extra für 6313 Euro.

Das Aufstoppen erfolgt zügig, die Rückwärtsfahrt kontrolliert, der Krach bleibt im handelsüblichen Rahmen, und die Marschfahrt ist mit 8,3 Knoten bei 2200 Umdrehungen ebenso gut wie der Speed unter Volllast mit 9,2 Knoten.

Variabel unter Deck

Auch für den Innenraum hat der Kunde diverse Optionen. Der Ausbau kann in heller Eiche, rötlichem Mahagoni oder dem dunkleren Nussbaum erfolgen, die Bodenbretter aus hellem oder dunklem Laminat bestehen, und dann sind da noch die diversen sowie partiell nachträglich änderbaren Layouts. Denn: Das ausgediente Charterschiff lässt sich mit mehreren kleineren Kammern und Nasszellen nur schlecht auf dem Eignermarkt verkaufen.

Also können die beiden Vielmensch-Versionen mit zwei Kammern im Vorschiff nachträglich umgebaut werden. Das Längsschott im Vorschiff fliegt raus, und einer der beiden vorderen Toilettenräume wird durch Demontage von Schüssel und Waschbecken sowie Einbau eines werftseitig lieferbaren Schrankesatzes zur begehbaren Kleiderkammer umgewandelt. Der Käufer des Testschiffs hatte

sich für eine andere Version entschieden: drei Kammern achtern und vorn die Masterkabine. Sie nimmt fast das gesamte Vorschiff ein. Großes Inselbett (2,08 Meter lang, rund 1,77 Meter breit), geradezu abartig viel Stauraum, besonders durch den erwähnten begehbaren Schrank (mit Rumpfenster!), üppiger WC-Raum mit separater Duschkabi- ▶



Schlau genutzt: Durch die obere Luke wird das eingeholte Dingi zum Stauraum



Viel Platz: Der fest montierte Tisch langt für acht Personen, analog zur Kojenzahl

Wir machen Sommer. Hol ihn Dir!



Sommer-Angebot

WAECO CoolFreeze CDF-18/-25
Kompressor-Kühlboxen für Normal- und Tiefkühlung, leistungsstark und sparsam. 12/24 Volt. 18/23 Liter.

- + Grillbesteck (Wert € 25,-) gratis!
- + 230-Volt-Netzadapter (Wert € 34,-) gratis!

ab € **399,-**



GRATIS

+



Aktions-Coupon im Internet unter www.dometic-waeco.de herunterladen, ausfüllen, Original-Rechnung beim teilnehmenden Fachhandel abstempeln lassen und einsenden an Dometic WAECO - Stichwort „Sommeraktion“. Wir schicken Ihnen die Prämie(n) zu. Original-Rechnung gibt's zurück.

Teilnehmender Fachhandel siehe www.dometic-waeco.de

Dometic WAECO International GmbH
Hollfeldstraße 63 D-48282 Emsdetten

Dometic
THE SIGN OF COMFORT

WAECO
mobile solutions



Lichtspiele: Mit dem Beleuchtungskonzept lassen sich schöne Effekte erzielen



Masterkabine vorn: viel Platz, Licht und ein direkter Zugang zu WC und Dusche



Eingeschränkte Heckkabinen: Die Dingi-Garage soll in der Serie schmaler sein

ne sind ein Luxus, der dem einer Ferienwohnung kaum nachsteht.

Die dritte (optionale) Kabine achtern bietet zwei Stockbetten und ebenfalls noch genug Stauraum. Gegenüber ist ein weiteres Bad untergebracht, das vom Salon aus und von einer Achterkabine erreicht werden kann. Letztere fallen insgesamt großzügig aus, werden aber in der Serie noch optimiert. Die Dingi-Garage ragt in die Kammern und begrenzt den Fußraum auf 90 Zentimeter. Hier will die Werft 15 Zentimeter gewinnen. Die Garage, derzeit doppelwandig gebaut, kann ohnehin etwas schmaler ausfallen und soll im Infusionsverfahren hergestellt werden. Das erlaubt dann ein schmaleres Bauteil mit zwei sauberen Oberflächen.

Insgesamt besteht die Wahl zwischen drei bis fünf Kabinen sowie zwei bis vier Nasszellen, wobei sich nicht alles kombinieren lässt.

Frische Ansätze im Interieur

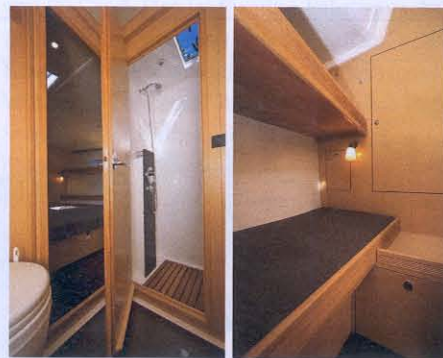
Gleichbleibend ist immer der Salon. Der wirkt durch viel Fußraum vor der Sitzgruppe und eine große Höhe von über zwei Meter feudal, klar, ist ja auch ein 55-Fuß-Boot. Die Pantry ist längs an Steuerbord und am Hauptschott platziert. Zwischen der opulenten Kü-

Man muss den Tresen nicht mögen, aber als Raumteiler ist er **hochwillkommen**

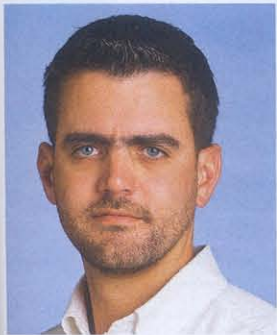
chenzeile und dem Sofa teilt ein Tresen den Raum. Den Klotz könnte man als optisch störend empfinden, funktional ist er jedoch durchaus willkommen. Er schafft beim Kochen auf See Halt, bietet reichlich Stauraum, und er integriert eine herausziehbare Bank, die zwei weiteren Personen Sitzplätze am Tisch verschafft.

Salon und Pantry sind analog zu Bootgröße und maximaler Crewstärke ausgelegt. Neben dem kardanischen Ofenkocher mit drei Flammen sind zwei Kühlschränke serienmäßig eingebaut. Der Frontlader bietet 150 Liter Volumen plus 35-Liter-Eisfach. Dazu gibt es noch einen Toplader mit rund 130 Liter Kapazität. Zusätzlich zum großen Barfach und diversen Staumöglichkeiten in Unter- und Oberschränken (die löblicherweise nach unten öffnen, sodass einem bei Lage nichts entgegenfällt) ließe sich die recht tiefe Bilge zum Lagern nutzen. Insgesamt wurde der realisierbare Stauraum noch nicht einmal voll ausgeschöpft. So können Eigner oder Händler an den freien Wandflächen in Salon und Navigation, die mit einer angelegten Wegerung ausgestattet sind, recht einfach Bücherregale montieren.

Der einzige Funktionsplatz an Bord, der etwas enger ausfällt, ist die Navigation. Der Kartentisch ist mit einer Fläche von 80 mal 50 Zentimetern gerade mal groß genug für Sportbootkarten. Als Büro für die Arbeit >



Kleine, aber funktionierende Räume: separate Dusche im Vorschiff und eine Mittelkammer mit zwei Stockbetten



Farr Yacht Design ist ein führendes Konstruktionsbüro mit Sitz in Annapolis (USA). Große Erfolge feierte es im Hochseeregattasport wie im Whitbread/Volvoo Ocean Race, im Admiral's Cup und bei der Vendée Globe, wo zuletzt Michel Desjoyeaux mit „Foncia“ brillierte. Gründer Bruce Farr, ein gebürtiger Neuseeländer, entwickelte als Erster den heute gängigen Konstruktionsstil des Light-Displacement-Bootes. Im Serienbereich ist Farr auch bei Bénéteau engagiert und dort für Teile der sportiven First-Serie verantwortlich. CEO Patrick Shaughnessy (Foto) zur neuen Bavaria Cruiser 55:

Das Ziel von Farr Yacht Design und unserem Partner Bavaria ist es, bessere Boote zu schaffen. Wir wissen, dass besseres Design, bessere Performance und überhaupt mehr Spaß am Boot Dinge sind, die nicht teuer sein müssen. Wir haben zwar einen Ruf für leistungsfähige Schiffe, aber Leistungsfähigkeit bedeutet nicht nur Geschwindigkeit, sondern auch ein besser funktionierendes Boot, weil es einfach zu bedienen und sicher ist. Ein gutes Fahr-

»Leistung bedeutet auch Komfort und Sicherheit«

Patrick Shaughnessy von Farr Design über Anspruch und Eigenschaften des Flaggschiffs

tenboot sollte Vertrauen auch in den Händen eines Einsteigers erwecken. Unser Ziel für die neue Bavaria Cruiser 55 war es, ein großes Boot oberhalb der Cruiser-Linie zu definieren, ein würdiges Flaggschiff für die Werft. Um das zu erreichen, muss das Designprodukt variabel und innovativ sein. Die Varianz erreichen wir schon mit dem Segelplan, der drei verschiedene Standard-Vorsegel anbietet: Der Kunde wählt zwischen einer 90-prozentigen Selbstwendefock, einem nicht überlappenden Vorsegel mit 106 Prozent und einer 136-prozentigen überlappenden Genua. Obendrein besteht die Wahl zwischen einem Rollreffgroß und einem Lattinggroß. Das Interieur lässt sich für Charterer und Eigentümer anpassen. Innovation zeigt sich in der Dingi-Garage. Die schluckt ein aufgeblasenes Fünf-Personen-Beiboot mit angehängtem Motor. Diese Methode zum Stauen des Beibootes gibt es sonst nirgends auf einer Yacht dieser Größe. Die Doppeleruderanlage wurde für die Garage nötig, bringt aber weitere Vorteile mit sich. So gibt es Reserve, wenn eine Anlage mal ausfällt, und bei viel Krängung bleibt das Boot immer unter Kontrolle.

»Varianz und Innovation waren das Ziel sowie viel Stabilität und Volumen«

Weil bei Lage immer ein Ruderblatt voll eintaucht, konnten wir das Heck viel breiter gestalten. Das kräftige Heck haben wir mit einer langen Wasserlinie und einer großen Wasserlinienbreite kombiniert. So erzielen wir ein großes Volumen. Das breite Deck erlaubt ein üppiges Cockpit für die gesamte Crew, sei es zum Essen oder um einfach nur in netter Runde zusammensitzen. Wir haben während des Konstruktionsprozesses und danach in der Bauphase sehr auf das Kielgewicht geachtet. Es weist ein klassenführendes Ballastverhältnis von 35 Prozent auf. Weiterhin haben wir einen hohen Durchkenterwinkel von 115 Grad projiziert und erreicht. Analog zur Vorgabe eines einfach bedienbaren Bootes haben wir einen Segelplan vorgesehen, der Reffen erst ab 20 Knoten Windgeschwindigkeit nötig macht. Außerdem sollte ein reines Fahrtenboot bis zum Erreichen dieser Bedingungen weniger als 20 Grad krängen. Selbst mit den konservativen Eigenschaften kommt es auf eine Segeltragezahl von 4,83, was für diesen Typ vergleichsweise konkurrenzfähig ist.



SCHLUSS!

DIE KETTENGERÄUSCHE VOR ANKER HABEN MICH FRÜHER IMMER UM DEN SCHLAF GEBRACHT. JETZT HABEN WIR DIE FLENSBURGER TEUFELSKRALLE. DIE ENTLASTET DIE ANKERKETTE MIT EINER ARBEITSLAST BIS ZU 1.300 KG.

MADE BY NIRO PETERSEN.



Niro Petersen

Niro Petersen KG
Brauereiweg 16 · D-24939 Flensburg
Tel +49 (0)461-50033-33
info@niro-petersen.de
www.niro-petersen.de

MESSWERTE

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 45 Grad)	7,6 kn
60 Grad Windeinfall	8,0 kn
90 Grad Windeinfall	6,5 kn
130 Grad	5,3 kn
180 Grad	4,0 kn

Windgeschwindigkeit: 8–10 kn (3 Bft.), Wellenhöhe: 0,2 Meter

Potenzial

STZ ¹	4,83
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Die mit der Standardgenau errechnete Segeltragezahl ist hoch und lässt sich durch ein optionales Vorsegel steigern

Kojenmaße

Vorschiff	2,08 x 1,77/1,75 m
Mittelkammer o.	1,99 x 0,75/0,55 m
Mittelkammer u.	1,99 x 0,65/0,59 m
Achtern	2,06 x 1,56/0,90 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Stehhöhe

Vorschiff	1,89 m
Salon (Mitte)	2,06-2,09 m
Nasszellen	1,99/1,94 m
Achternkammern	2,10 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Stauraum

Vorschiff	2000 l
Salon/Pantry/Nav	2900 l
Achternkammer (je)	480 l
Außen	2400 l

Knapp Durchschnitt Komfortabel

Schalldruck

Plicht	75 dB(A)
Salon	69 dB(A)
Achternkabine	77 dB(A)
Vorschiff	65 dB (A)

Leise Normal Laut

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 8,3 kn, 2200 min⁻¹

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Farr Yacht Design
CE-Entwurfskategorie ... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge) 16,16 m
Gesamtlänge 16,75 m
LWL (Wasserlinienlänge) 14,96 m
Breite 4,75 m
Tiefgang/alternativ 2,35/1,90 m
Theor. Rumpfgeschw. 9,4 kn
Gewicht 15,5 t
Ballast/-anteil 5,5 t/35 %
Masthöhe über Wasserlinie 23,00 m
Großsegel 78,6 m²
Rollgenau (106 %) 66,4 m²
Maschine (Volvo) 81 kW/110 PS
Kraftstofftank Kunststoff, 380 l
Frischwassertank Kunststoff, 700 l
Fäkalientank Kunststoff, 2 x 70 l

Rumpf- und Decksbauweise

Beides Handauflegeverfahren, Rumpf Sandwich oberhalb der Wasserlinie (Schaum), Isophthalsäureharz. Deck teilweise Sandwich. Deck-Rumpf-Verbindung geklebt, verschraubt und am Heck laminiert

Yacht-BEWERTUNG

Das neue Flaggschiff überzeugt mit einem durchdachten Innenraum- und Deckskonzept sowie der Dingi-Garage, markanten Linien bei einem weiterhin niedrigen Preis

Konstruktion und Konzept

- + Große Stabilität
- + Perfekte Dingi-Garage
- + Eigenständige Optik
- + Klares, großzügiges Deck
- + Gut durchdachte Details

Segelleistung und Trimm

- + Solide Segeleigenschaften
- + Gut ausgelegte Ruderanlage

Wohnen und Ausbauqualität

- + Sinnvolle Innenraumvarianten
- + Innenlayout veränderbar
- Navigation knapp geraten

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Komponenten
- + Viele Decksluken und Fenster

AUSSTATTUNG UND PREISE inkl. Mwst.

Grundpreis ab Werft 297 381 Euro
Standardausrüstung²: Motor, Großsegel, Vorsegel, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank m. Absaugung, Antifouling inkl.
Segelkleid 530 Euro
Anker/Kette 1235 Euro
Fender/Festmacher, segelklare Übergabe (Paket) 3640 Euro
Preis segelfertig² 302 786 Euro

Darüber hinaus im Preis enthalten

Gangway, Teak auf Duchten, el. Badeplattform, Relingsdurchstieg, Kettenzähler, Mikrowelle, 2. Kühlschrank
Generelle Garantie 2 Jahre
Garantie gegen Osmose 5 Jahre

WERFT Bavaria Yachtbau, Bavariastraße 1, 97232 Giebelstadt; Telefon 09334/94 20; www.bavaria-yachtbau.com

VERTRIEB Allert Marin, 14542

Werder, Tel. 03327/423 30; Baltic Yachting, Kappeln, Tel. 04642/91 58 00; Yachtagentur Josef Meltl, Prien, Tel. 08051/96 55 30

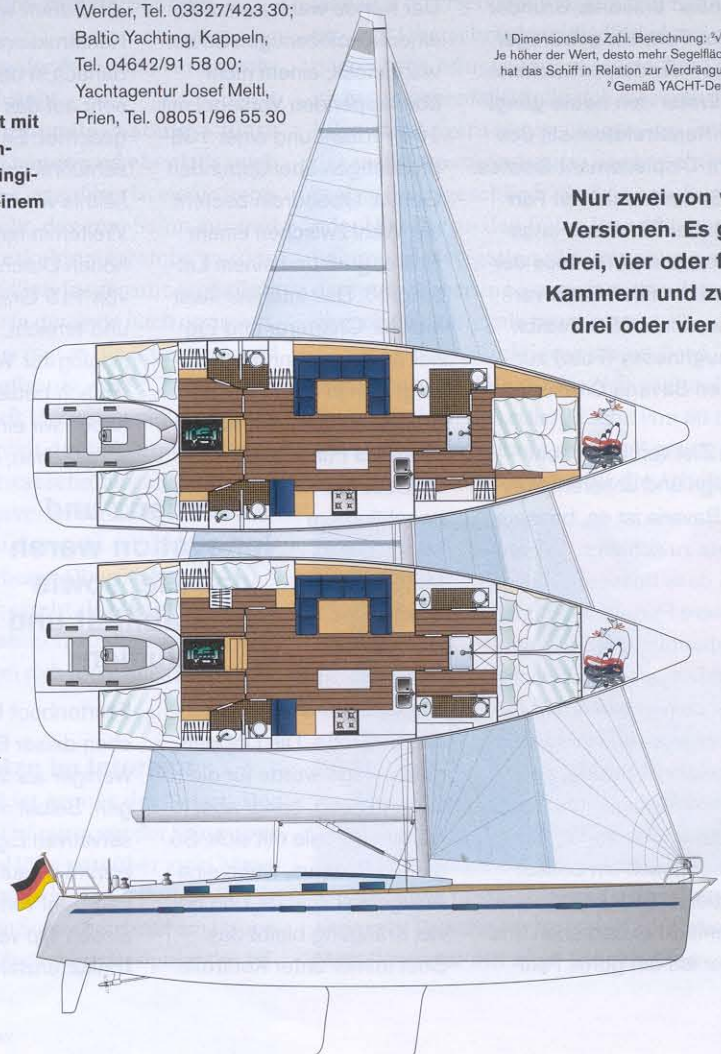
Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

Leinenverstellb. Holeyunkte inkl.
Traveller mit Leinenführung n. a.
Elektrische Ankerwinch inkl.
Rohrkicker 1850 Euro
Achtertagspanner 1350 Euro
Springklampen (vier) inkl.
Sprayhood 2480 Euro
Teak im Cockpit inkl.
UKW-Funkgerät 790 Euro
Logge und Echolot inkl.
Windmessanlage 870 Euro
Autopilot 6771 Euro
Ladegerät 360 Euro
Landanschl. m. FI-Schalter inkl.
230-Volt-Steckdose (eine) inkl.
12-Volt-Steckd. in der Navi inkl.
Heizung 7040 Euro
Druckwassersystem inkl.
Warmwasser-Boiler inkl.
Dusche WC-Raum inkl.
Cockpitdusche inkl.

Komfortpreis² (inklusive YACHT-Komfort-Paket oben) 324 297 Euro

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{VS^2/VV}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)
² Gemäß YACHT-Definition

Nur zwei von vier Versionen. Es gibt drei, vier oder fünf Kammern und zwei, drei oder vier WC



Die Summe ihrer Eigenschaften macht sie zur **spannendsten Bavaria** aller Zeiten

am Laptop ist die Ecke zwar durchaus tauglich, aber nur für das aufrecht-unentspannte Sitzen. Auch ist der Platz für den Einbau beispielsweise von Tochteranzeigen oder zweitem Plotter recht knapp.

Was insgesamt gut gefällt, ist das Lichtkonzept. Viele LEDs, teils indirekt wirkend, schaffen individuell einstellbare optische Welten. Gelungen auch die Belüftung: elf (!) Decksluken und zehn Seitenfenster sind auch auf 55 Fuß erwähnenswert.

Während die einsehbaren Installationsarbeiten ebenso sauber und nachvollziehbar erfolgt sind, bietet das Finish des Prototypen noch ein wenig Verbesserungspotenzial. Zwar sind die breiten Dichtungsmassenfugen früherer Bavarias verschwunden. Aber die Baunummer 0 des neuen Flaggschiffs weist bei genauerer Betrachtung schon noch den einen oder anderen unsauberen Stoß auf oder ein knarzendes Bodenbrett.

Dinge, die auf anderen Großserienschiffen meist auch zu finden sind. Direkte Konkurrenz kommt von Dufour mit der 525 Grand'Large, mit Hanseyachts 540, Bénéteaus junger Océanis 54 oder der großen Jeanneau 57 (s. auch S. 76).

Exklusiv hat die Bavaria Cruiser 55 neben der komfortablen Dingi-Garage einen



Dynamischer Auftritt: Ab etwa zehn Knoten Wind entfaltet das Schiff sein Potenzial

sehr konkurrenzfähigen Preis. Rund 300 000 Euro segelfertig bei guter Grundausstattung für ein 55-Fuß-Boot wäre vor Jahren noch undenkbar gewesen.

Heute ist dieses Gardemaß Pflicht für jeden Volumenhersteller, weil es der Markt will, auch der Charterbereich. 13 bereits geordnete Boote sprechen jedenfalls für das spannende Konzept. *Fridtjof Gunkel*



Das passt: Am Salontisch entsteht durch eine herausziehbare Bank mehr Platz

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: www.yacht.de/test



Weitere Arbeit im Yachtbereich: Kleinserie Zeydon 60 aus Belgien

Designworks USA, eine Tochter der BMW Group, ist eine Kreativagentur mit Niederlassungen in Los Angeles, Singapur und München. Der Schwerpunkt liegt in der strategischen Designberatung. Etwa die Hälfte der Aufträge kommt vom Mutterkonzern, der Rest von Marken wie Adidas über Nokia bis Zeydon. Letztere ist eine belgische Werft, die mit der Zeydon 60 (s. Illustration) einen Premium-Performance-Cruiser in Kleinserie baut.

»Sie hat von allem ein wenig mehr«

Der Gestaltungspartner Designworks über sein jüngstes Produkt

Das Studio setzt nicht auf einen eigenen wiedererkennbaren Designstil, sondern auf höchste Designqualität, die auf den spezifischen Markenmerkmalen des Kunden aufbaut und eine prägnante Differenzierung im Markt ermöglicht. So war denn auch der Ansatz für die Bavaria Cruiser 55 „evolutionär, nicht revolutionär“. Designworks spricht selbst von „höchster Funktionalität zur Ansprache bestehender Bavaria-Kunden“ sowie einem „Fokus auf neuen Zielgruppen, die über ästhetische Argumente erreicht werden sollen“. Nach eigener Anschauung sei das Ergebnis „mehr Funktionalität, mehr Innovation, mehr Raum an Bord, mehr Klarheit an Deck und ein Mehr an Designqualität“.

Der Münchener Studieleiter Laurenz Schaffer weiter zum Entwicklungspotenzial im Yachtbereich: „Es wird neue Nutzergruppen geben, dem Design wird dabei eine bedeutende Rolle zukommen. Im Yachtbereich herrscht noch immer eine erstaunliche Konformität vor. Diese gilt es, aufzubrechen. Der reduzierte Stil, der derzeit auf dem Wassergängig ist, wird von alternativen Stilrichtungen abgelöst. Es ist die Zeit der Suche nach authentischen Alternativen. Das Thema Komfort und Handling wird an Relevanz weiter zunehmen, die Ansprüche werden sich erhöhen. Der Trend zu mehr Platzangebot führt zu größeren Flächen, die eine eigene Ästhetik finden müssen.“

»Die Merkmale der Marke bleiben, der Ansatz ist evolutionär«