

Bavaria 37 Cruiser: Schnelles Raumschiff mit neuem Lichtkonzept

Familientreffen in der Marina Muiderzand am niederländischen Markermeer: Da liegen Generationen älterer Bavaria-Yachten am Kai des örtlichen Charterunternehmens. Gutmütig gucken die Boote mit dem hohen Freibord aus abgerundeten Decksfenstern den Familiencrews entgegen. Die jüngste Schwester dieser Boote aber ist anders und will eindeutig mehr auffallen und Spaß haben: Das dunkle Plexi läuft wie eine Riesensonnenbrille den Aufbau entlang, das Heck präsentiert sie freizügig mit riesiger Badeplattform, und dann lässt sich die neue Bavaria Cruiser 37 auch noch mit dem kleinen Finger an Doppelruderrädern voraus aus der Box steuern.

Text: Volker Kölling

Fotos: Volker Kölling

Angaben kann jeder, bis es auf das Wasser geht: 11-Meter-30 Boot surren vom 18 PS starken Volvo-Penta-Diesel getrieben Richtung Marinaausgang. Unter Wasser wühlt ein Dreiblatt-Gori-Faltpropeller als 2439,50 Euro teures, aber sinnvolles, Extra. Das Testboot hat außerdem die Vorführ-Segelgarderobe angelegt mit einem Rollgroß mit vertikalen Latten und einer schicken triradial geschnittenen Rollfock. Der High-Tech Segelsatz kostet inklusive Mastrollreiffanlage 6925,- Euro extra, die das Leben unter Segeln einfacher machen. Denn so kann man die große Bavaria noch einfacher Einhandsegeln. Bestellt man das Bugstrahlruder inklusive Extrabatterie dazu für 4754,05 Euro, macht sogar das rückwärts Einparken in die Box Spaß.

Nun aber erst einmal die Fender weg und raus auf das grüne Wasser des Markermeeres. Irgendwie fehlt das Geräusch knallender Backskisten und dann die Entdeckung: Gasdruckfedern dämpfen das Schließen der beiden neu geschnittenen großen Backskisten ab, was der Lebensdauer von Scharnieren und Schließern sehr zuträglich sein wird. Der Windmesser redet von mindestens 4,8 Knoten und steigt in Böen etwas an. Das GPS misst bei 45 Grad Segeln am

Wind fast fünf Knoten Fahrt. Da hier ist eine schnelle Schwester mit ihrem schicken Zwei-Salings-Rigg und den nach hinten gefeilten Salingen. Über eine Spindel am Achterstag lässt sich Druck auf den Mast pumpen.

Unter Segel

Sehr ordentlich geht die neue 37er durch die Wende, auch weil die Fock nur etwas überlappt und bei dem bisschen Wind gut überholt von den Ho-



Grundsätzlich ist das Rudergefühl unmittelbar und sportlich direkt

lepunkten innen auf dem Decksaufbau. Am 91 Zentimeter durchmessenden Doppelruderrad braucht es nur 1,6 Umdrehungen von voll Backbord auf voll Steuerbord, was etwas Fingerspitzengefühl und Ruhe beim Rudergehen erfordert. Grundsätzlich ist das Rudergefühl des

Mittelruders aber unmittelbar und sportlich direkt. Die Composit-Sportsteuerräder des Testschiffs sind ein 2082,50 Euro teures, aber schickes, Extra.

Waren anfangs unter vereinzelten dunkleren Wölkchen auch mal ein paar kleine Drücker drin, wird es Richtung Amsterdam immer freundlicher und der Wind stetiger. Zeit umzudrehen und den Blister auszuprobieren, wo man das 2808,40 Euro teure Extra doch nun mal an Bord hat. Raumschots gluckert

überarbeitet worden. An einem Teaktrittbrett sitzt der Halsbeschlag für den Gennaker. Auch ohne Gennakerbaum reicht die Entfernung des Beschlags zum Vorstag für ein sauberes Shiften des leichten Tuches in der Halse. Muss man doch einmal auf das Vorschiff, bietet ein Handlauf aus Edelstahl mittschiffs Halt. Ist man etwas umständlich um den außen angebrachten Unterwant herumgeklettert, geht es den stabilen Seezaun entlang Richtung Vorstag. Edelstahlhandläufe finden sich auch an Deck auf beiden Seiten des weit ins Boot geschnittenen Niedergangs. Der ist steil, aber seegängig geraten.

Unter Deck

Auch unter Deck finden sich Handläufe überall, wo es sinnvoll ist. Für die Kartenarbeit unten ist auf der 37er ein klappbarer Katzentisch reserviert, an dem der Navigator eher verdreht mit dem Rücken zur Fahrtrichtung arbeiten soll. Im echten Bordbetrieb wir man immer auf den großzügigen Salontisch ausweichen und der Besuch im Hafen auf dem Tisch eher mal sein Bier abstellen. Das Testschiff ist ohnehin mit einem großen Garmin Kartenplotter mittschiffs am ausklappbaren Massivholzcockpittisch ausgestattet, auf den eine schöne Cockpitstehlampe gesteckt werden kann. Der Plotter gehört

An Deck

Der ganze Anker- und Bugbeschlag auf dem Boot ist





Die neue Bavaria 37 Cruiser: Neuer Look mit hohem Leistungspotenzial

wie eine Selbststeueranlage und ein UKW-Sprechfunkgerät zum 6414,10 Euro teuren Funktionspaket Navigation.

Große Binnenschiffe kreuzen den Gennakerkurs und machen eine Welle, welche die 37er mühelos durchschneidet. Über die Starkwindeigenschaften des Bootes lassen sich heute nur Vermutungen anstellen, auffällig sind in jedem Fall seine gutmütige Sportlichkeit bei wenig Luvgerigkeit und die hohe Qualität von Rigg und Decksausrüstung. Die Furler 200 Rollrefanlage ist leichtgängig, mit dem richtigen Zupfen am Unterliek rollt sich auch das Groß einfach ein, so dass ein Reffen in härteren Bedingungen ein recht unkompliziertes Manöver wird. Das laufende

Gut wird vom Mast offen auf dem Deck in einem stumpfen Winkel gut sichtbar umgelenkt und landet über Stopperbatterien auf zwei selbstholenden Lewmar-Winschen. Mit einem Knopfdruck ist der Autopilot eingeschaltet und mit einem Schritt weg vom Ruder lassen sich die nötigen Arbeiten zum Segelsetzen, Reffen oder Bergen von einer Person erledigen.

Nach genau diesem Segelbergengehes an den Motortest. Der D 1-20 Volvo Penta mit Saildrive und Gori-Dreiflügel-Faltpropeller ist bei knapp sechs Knoten Marschfahrt ein akustisch auch unter Deck sehr gut erträglicher Motor. Zieht man mit einem Griff den Niedergang nach oben, sieht man sofort die Kapselung des Aggregats mit Dämmplatten. Der Zugang zu allen Seiten des Volvos und die Anschlüsse hier sind vorbildlich. Klappe zu und wir drehen bei eingeschalteter Stoppuhr in 17 Sekunden einen Vollkreis auf einer Distanz von drei Bootslängen. Das Schiff ist unter Motor bestens manövrierfähig. Rein geht es in die Marina und rückwärts in die Boxengasse. Die Fender bleiben auf dem Teak des Laufdecks liegen (4849,25 Euro), sonst kommt die 37er mit ihrer Breite von 3,67 Metern nicht zwischen den Holzdalben hindurch. Einmal kurz Bugstrahlruder geben und die

schon gesegelt

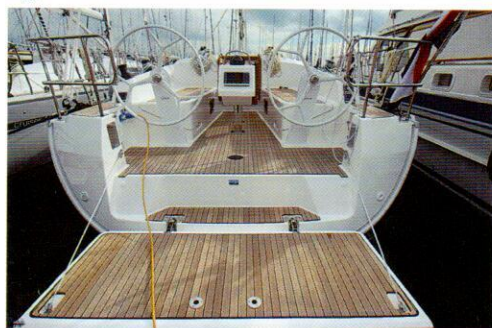


Luvleine liegt beim zweiten Versuch über dem Holz, ein kleiner Motorstoß zurück und die Heckleinen können getrimmt werden. Man sollte die Badeplattform dabei tunlichst eingeklappt lassen, bei der Justierung der Heckleinenlänge aber ihre beachtlichen Ausmaße natürlich einplanen. Sind Steg oder Kai etwas höher, wird man vom Süll der eingeklappten Plattform an Land klettern. Lässt sich die Plattform ausklappen, wird etwa das Proviantieren des Bootes auch für längere Reisen angesichts des enormen Cockpitplatzes zum Kinderspiel. Das vom Topp herunter kommende Achterstag teilt sich in ausreichender Höhe, so dass man ohne den Kopf einzuziehen zwischen den Steuerträgern Richtung Niedergang kommt.

Ab nach unten: Bavaria hat bei seinen Kundenbefragungen festgestellt, dass auf den Schiffen der Werft richtig gekocht wird. Und dafür steht auf der 37er eine L-förmige seegerechte Pantry direkt steuerbord vom Niedergang zur Verfügung. Die Schlingerleisten sind hoch genug. Hier wird sich auch bei Lage kein Kartoffelwasser gleich quer durch das Boot verteilen. Die Arbeitsfläche ist ausreichend. Im Vergleich zum Vorgängermodell gibt es ein zweites Spülbecken. Der zweiflämmige Herd mit Backofen ist kardanisch auf-



Aufgeräumtes Deckslayout mit Flushluken



Beim Anlegen: Klappe zu!

COMFORTINA
35 39 42



Swedish Design –
Made in Germany

Comfortina GmbH & CO KG
Ilensee 23 · 24837 Schleswig
T. (04621) 2 72 74 + 200 720
E-Mail: info@comfortina.de

www.comfortina.de

Hanseboot Halle B6, Stand B6.B.142

gehängt, gegen 404,60 Euro Aufpreis gibt es eine Flamme mehr. Dieses Boot hat stattdessen eine 612,85 Euro teure Mikrowelle als Zusatzausstattung. Die Kompressorkühlbox hat eine ausreichende Größe. Für Proviant, Gewürze und Küchengerät gibt es ausreichend viel Platz in Schapps und Schränken. Für die Entlüftung des Kochbereichs hat das Seitenfenster eine Luke, die sich öffnen lässt.

Überhaupt sind die Fenster in Zahl und Ausführung bemerkenswert. Bavaria spricht von einem neuen Lichtkonzept, das hier umgesetzt worden ist. Dazu haben die Designer der 37er Cruiser ein neues, zusätzliches, großes Himmelsfenster spendiert und Panorama-Seitenfenster eingesetzt. Oben fluchtet alles mit dem Deck, so dass man sich nirgendwo stößt. Alle Luken lassen sich über eingebaute Jalousien mit einem Griff abdunkeln. Dazu hat die 37er noch an jeder Schiffsseite drei Rumpffenster. Insgesamt sieben Seitenfenster lassen sich öffnen. Die Permanentbelüftung des Bootes ist dagegen eher beschränkt. Wer an Bord geht, muss erst einmal Luft hinein lassen.

Im Inneren bietet die 37er Cruiser das größte Raumangebot in dieser Bootsklasse, wirbt die Werft. Und tatsächlich wirkt der Salon wie der eines



Raumschiff: Bavaria spricht von einem neuen Lichtkonzept

deutlich größeren Bootes. Die komplette Oberschalenskonstruktion ist total anders gedacht als auf älteren Konstruktionen. So etwas wie eine klassische Innenschale gibt es nicht mehr. In einem sauberen Finish sieht man jetzt die Quer- und Längsstreben im Boot unter der Decke, welche die Kräfte über Schotts und Möbel in eine ebenfalls neu konstruierte Bodengruppe und den Kiel weiterleiten. Den gibt es als 1,95 Meter tief gehende Gusseisenversion im Standardpaket oder als Option für 1178,10 Euro den 1,63



Der Raumgewinn bezieht sich auch auf die Vorschiffskabine



Badezimmer mit Spaßfaktor



Pantry mit hoher Schlingerleiste und Mikrowelle als Option



Meter tief gehenden Flachkiel.

Die neue Decke bringt zwischen den Streben mehr Stehhöhe und spart außerdem noch Material. Der Raumgewinn bezieht sich hier auch auf die Vorschiffskabine. Durch kleine Veränderungen konnte das Bett vorne größer gebaut werden. Für die Maße 215 mal 204 mal 68 Zentimeter werden sich besonders größere Menschen bedanken. Die Stehhöhe beträgt hier 192 Zentimeter. Bei sogar 200 Zentimetern Stehhöhe bieten auch die Achterkabinen Betten mit 203 Zentimetern Länge an.

Längere Segler freuen sich auch über den klappbaren Salontisch, unter den prima auch längere Beine passen. Das Testboot ist eine Dreikabinenversion mit Platz für sechs Dauerbewohner, die in diesem Boot sowohl im Salon, als auch im Cockpit ausreichend Platz finden. An der Bauausführung der Inneneinrichtung gibt es allenfalls an Kleinigkeiten Verbesserungsbedarf: Am Abschluss des Badeinbaus und der Schotts finden sich weiße Silikonnähte, die nach wenigen Jahren unansehnlich werden. Die Kunststoffverkleidungen der Außenflächen sind etwas klapprig, und unter Einsatz von ein paar Moosgummi-drops ließe sich auch das

Knarzen einiger Schranktüren lindern. Die Türschließer zum Vorschiff sind schlicht klapprig.

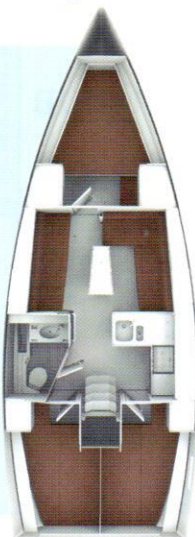
Aber all das sind mit überschaubarem Aufwand behebbare Kinderkrankheiten einer insgesamt vor Kraft strotzenden Kampfansage in Sachen Preis-Leistung. Die Bavaria 37er Cruiser gibt es zum Grundpreis ab Werft in Höhe von 109.361 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Eine Racer-version ist zur Zeit noch in Vorbereitung. Für die Cruiser sind weitere Basis- und Funktionspakete ratsam.

Fazit

Das Testschiff wird gut und gerne noch einmal Extras für über 40 000,- Euro an Bord gehabt haben, wenn man auch noch die elektrische Ankerwinde mit Deltaanker und 50 Meter Kette einkalkuliert. Damit hat man für unter 150 000 Euro ein schnelles, seegehendes Boot in guter Ausstattung und Bauqualität. Auch die Crew, in der nur ein oder zwei Personen Segelerfahrung haben, wird mit der 37er wunderbare Fahrten unternehmen können. Die Handhabung des Schiffes ist unkompliziert und einfach zu lernen. Und dazu bewegt man sich natürlich gerne auf einem Schiff, das auch einfach gut aussieht.

Technische Daten

Länge:	11,30m
Breite:	3,67 m
Tiefgang Standard:	1,95 m, 1,63 Option
Leergewicht:	7.000 kg
Ballast:	2.080 kg
Volvo Penta mit Saildrive D1-20	
Motorleistung	13,9 kW/19 PS
Treibstofftank:	150 l
Wassertank:	210 l (Standard)
Segelfläche:	
Großsegel & Rollfock:	65m ²
Masthöhe über Wasserlinie:	16,82 m



NUR SEGELN IST UMWELTSCHONENDER

Störender Abgasrauch und Geruch gehören bei den neuen **D1 und D2 Boots- und Yachtdieseln** der Vergangenheit an.

Die Partikelemission wurde um 50% reduziert und die Emissionswerte erfüllen die weltweit strengsten Abgasnormen.

Dazu kommt, dass die Neugestaltung der Brennräume auch dafür sorgt, dass die D1 und D2 Boots-, Yacht- und Dieselmotoren jetzt noch leiser laufen.

Wenn Sie noch umweltschonender fahren wollen, müssen Sie Segel setzen.

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.de



EINFACH - BESSER