

FAMILY BUSINESS

*Linienpflege nach Maß: Die neue **VISION 42** von Bavaria Yachtbau bietet mit wenig Einschränkung fast denselben Komfort wie ihre größere Schwester, ist aber deutlich kürzer, übersichtlicher und einfacher im Umgang*



**Stimmig. Die vielen dunkel
getönten Fensterflächen fügen
sich gut ins Gesamtbild ein. Der
Mast steht auffällig weit vorn**

Der erste Blick trägt: Unverändertes Gesamtpaket, wiedererkennbare Linienführung und dieselben Details an genau derselben Stelle.

Bei der neuen Vision 42 von Bavaria Yachtbau ist scheinbar alles fast so wie bei der größeren Schwester Vision 46, einfach nur ein Stück weit zusammengeschrumpft. „Downsizing“ nennt man dies in neudeutscher Sprache, das bloße Verkleinern ohne wesentliche Änderung.

Ganz so einfach allerdings ist die Programmpflege auch im Yachtbau nicht, insbesondere nicht vom größeren hin zum kleineren Boot. Trotz vermeintlicher Gleichförmigkeit steckt der Teufel nämlich auch hierbei im Detail. Weil der Mensch und seine Ansprüche an Komfort und Bequemlichkeit generell nicht mitschrumpfen, funktioniert das einfache Eindampfen eben doch nicht. Das Konzept verlangt nach Anpassungen, auch wenn diese auf den ersten Blick nicht

sichtbar sind. Für den Rumpf der Vision 42 bedeutet dies: mehr Freibordhöhe und mehr Breite im Verhältnis zur Gesamtlänge. Das Streckungsverhältnis beim neuen Boot (Länge geteilt durch Breite) beträgt 3,08. Bei der 1,20 Meter längeren, aber nur 14 Zentimeter breiteren Vision 46 liegt der Wert bei

3,26 – ein doch markanter Unterschied. Zudem fällt auch der Kajütaufbau bei gleicher Höhe kürzer aus. Dementsprechend erscheint die kleinere Vision 42 optisch wuchtiger als die größere Schwester.

Dennoch bleibt auch sie generell ein elegantes Schiff mit einer immer noch stimmigen Linienführung.

KOMPROMISSE EINGEGANGEN

Ein Umstand fällt aber dennoch ins Auge: Entgegen dem allgemeinen Trend zu den immer weiter achtern gestellten Riggs auch bei Fahrtenbooten steht der Mast auf der Vision vergleichsweise weit vorn. Dies hat seinen Grund im ebenfalls relativ weit vorlich eingebauten Hauptschott. Einerseits will Bavaria damit einen möglichst geräumigen und voluminösen Salon realisieren, andererseits soll dieser nicht durch eine mittig im Salon stehende Maststütze optisch verschandelt und funktional beeinträchtigt werden.

BEI WIND ZEIGT DIE KLEINERE VISION MEHR SPORTLICHES TEMPERAMENT

Problemlos und kontrolliert. Bei Wind mit Gennaker kommen auch aktive Segler zum Zug



VIEL KOMFORT AUCH AUSSEN

Deshalb bleibt das J-Maß auf den neuen Vision-Booten bescheiden, und die kurze, nicht überlappende Standard-Genua verfügt dementsprechend über weniger effektive Segelfläche. Für den Test bei einem guten Wind um 15 Knoten Stärke, in Böen bis 20 Knoten, sollte dies dem Schiff jedoch nicht zum Nachteil gereichen. Die Vision 42 segelt bei diesen Bedingungen bemerkenswert steif und überdies auch sehr ausbalanciert. Allerdings muss ab 15 Knoten dann schon bald das Großsegel ein Stück weit eingerefft werden. Mit dem als Sonderausstattung erhältlichen Rollmast und den ebenfalls optionalen Elektrowinschen läuft dieser Vorgang mühelos per Knopfdruck ab.

Auf einem gesegelten Winkel von zirka 40 Grad zum wahren Wind erreicht die Vision 42 rund 7,2 Knoten Geschwindigkeit, gemessen mit dem GPS. Für ein über zehn Tonnen schweres Fahrtenboot liegen diese Werte schon im überdurchschnittlichen Bereich, allerdings zweifellos positiv beeinflusst durch das Segel-Upgrade auf dem Testschiff mit radial geschnittenen Laminat und vertikalen Latten im Rollgroß.

Erfreulich vor allem ist, wie mühelos und sanft sich die Konstruktion von Farr Yacht Design trotz ihres voluminösen Rumpfes über die kurzen, steilen Wellen steuern lässt. Der Bug setzt sauber und ohne Stampfen ein, und die Mannschaft im Cockpit bleibt auch bei ruppigerem Wellengang und ohne eine Sprayhood weitgehend trocken. Diese positiven Eigenschaften hatte auch schon die Vision 46 im Starkwindtest (s. YACHT 11/2012) unter Beweis gestellt.

ASYMMETRISCH ANGELEGT

An Deck sticht eine Besonderheit besonders ins Auge: die asymmetrische Anordnung in der Plicht mit dem seitlich versetzten Niedergang. Als Vorteil im Vergleich zum herkömmlichen symmetrischen Layout kann damit im Cockpit eine große L-Sitzbank mit fest angebautem Tisch realisiert werden. Nach Wunsch und als Option auf Knopfdruck, lässt sich der Tisch absenken und verbindet sich so mit der Sitzgruppe zu einer großen Sonnenbank, ergänzt mit passenden Auflagepolsterungen.

Die Abmessungen der Liege sind übrigens genau dieselben wie bei der größeren Vision 46. L- oder U-förmige Sitzgruppen im Cockpit kennt man bislang nur von größeren Fahrtenkatamaranen oder zuletzt auch von



*Die Besonderheit des Konzepts ist das **ASYMMETRISCHE COCKPITLAYOUT**. Die Anordnung ermöglicht freie Durchgänge und mehr Gemütlichkeit beim Sonnenbaden*

GUTE IDEEN, GUTE UMSETZUNG



INDIVIDUELL
Die Großschot kann über das Dach oder beidseitig nach achtern gelenkt werden



TROCKENGELEGT
Die Staufächer im Cockpit sind geschlossen. Feuchtigkeit bleibt damit draußen



ÜBERSICHTLICH
Platz für reichlich Elektronik auf der Steuersäule, auch für den Docking-Joystick

Beneteaus eigenwilligem Sense-Konzept. Die Sense 43 (Test in YACHT 10/2011) gehört deshalb zweifellos auch zum direkten Konkurrenz-Umfeld der neuen Vision.

Das Layout im Cockpit und die Anordnung der Beschläge wurden ebenfalls 1:1 von der 46er übernommen. Eine Besonderheit ist die große, fast zentral auf dem Kajütaufbau angebaute Schot- und Fallenwisch. Durch den seitlich versetzten Niedergang ist dieses Layout möglich geworden. In Kombi-

nation mit den gut dimensionierten Wünschen auf dem Süll (zwei Trommeln sind Standard, zwei weitere optional) lassen sich die Schotzüge flexibel und ganz nach persönlichem Belieben einrichten. Die Großschot zum Beispiel kann dank fliegend angebaute Umlenkblöcke sowohl zentral auf die Dachwisch als auch beidseitig nach achtern unmittelbar vor die Steuerräder geführt werden, je nachdem, ob man eher mit Crew oder lieber allein segelt. Der Um- ➔

BAVARIA 42 VISION

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

42 Grad	7,2 kn
60 Grad	7,9 kn
90 Grad	8,3 kn
120 Grad*	8,8 kn
150 Grad*	7,9 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 15 kn (4 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 1,0 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,3

4,0 Cruiser

Performance-Cruiser 5,0

Die Vision 42 ist ein klarer Tourer mit
Fokus auf Komfort und Bequemlichkeit

KOJENMASSE

Vorschiff	2,02 x 1,30/1,20 m
Salon (Option)	2,00 x 1,50 m
Achtern	2,00 x 2,03/1,83 m

Knapp

Durchschnitt

Komfortabel



Volumenschiff. Viel Freibord, markanter
Aufbau, maximale Raumnutzung innen

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur..... Farr Yacht Design
CE-Entwurfskategorie..... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)..... 12,50 m
Breite..... 4,05 m
Tiefgang/alternativ..... 2,13/1,69 m
Gewicht..... 10,1 t
Ballast/-anteil..... 2,8 t/28 %
Großsegel..... 50,0 m²
Rollgenau (106 %)..... 38,0 m²
Maschine (Volvo P.)..... 29 kW/40 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwich mit Schaumkern, Voll-
laminat unterhalb der Wasserlinie.
GFK-Bodengruppe fest anlamiert

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Wert 160 530 €
Preis segelfertig² 163 230 €
Komfortpreis² 185 950 €
Garantie/gegen Osmose 2/5 Jahre

WERFT www.bavaria-yachtbau.com
VERTRIEB Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Zweiter Typ in Bavarias eignerorientiertem Vision-Programm mit vielen Parallelen zum Schwestermodell Vision 46. Innen überzeugt der hohe Wohnkomfort, außen gefällt das asymmetrische Cockpitlayout

Konstruktion und Konzept

- + Klare Ausrichtung als Eignerboot
- + Robuste Bauweise
- + Funktionierendes Cockpitlayout

Segelleistung und Trimm

- + Segel steif und gutmütig
- + Einfaches Handling

Wohnen und Ausbauprodukt

- + Viel Platz und Komfort im Salon
- + Backskiste von innen zugänglich
- Kojenfläche Vorschiff knapp

Ausrüstung und Technik

- + Achterstag mittig angeschlagen
- + Flexible Schotführungen
- Kein Staufach für die Rettungsinsel

STAUÄRÄUME FINDEN SICH ÜBERALL UND SIND BESTENS ERREICHBAR

bau bedarf nur weniger Handgriffe. Das haben die Konstrukteure klasse gelöst!

Für einen einfachen und sicheren Umgang unter Segeln wie unter Maschine bietet Bavaria auch für die Vision 42 die zwei neuen Assistenzsysteme „Dock Control“ (Einparkhilfe mit kombiniertem Bug- und Heckstrahlruder) und „Trim Control“ (Trimmen, Wenden und Halsen auf Knopfdruck) an. Im Test der Vision 46 funktionierten die technisch weit entwickelten, aber aufwändig zu installierenden und damit auch teuren Systeme tadellos.

Im Vergleich zur 46er fällt bei der Vision 42 lediglich der Arbeitsbereich des Rudergängers hinter den beiden Rädern etwas kleiner aus. Trotzdem sitzt man dort immer noch sehr komfortabel und mit ausreichend Aktionsradius. Weil der Durchgang zur Badeplattform ebenfalls seitlich angebaut ist, kann das Achterstag, ohne zu stören, mittig am Heck angeschlagen bleiben. Was im Cockpit allerdings fehlt, ist ein einfach und sicher erreichbarer Stauraum für die Rettungsinsel. Diese muss tief und im Notfall schwer erreichbar in der Backskiste schlum-

mern oder sonst irgendwo an Deck festgebunden werden, was niemand wirklich möchte. Ein ausgewiesenes Staufach für das Floß an Deck gehört in diesem Längensegment längst zum Standard.

FUNKTIONIERENDES ÜBERNOMMEN

Auch für den Innenausbau bleibt die Vision 42 weitgehend beim Layout der großen Schwester. Einschränkungen gibt es aber vor allem im Vorschiff – dort ist im Vergleich

deutlich weniger Platz vorhanden. Eine Nasszelle hier wäre als Option machbar, aber aufgrund der beengten Platzverhältnisse vor dem Hauptschott nur bedingt empfehlenswert. Bei der 46er ist die Nasszelle vorn zwar ebenfalls nur ein Extra, sie kann aber in vernünftiger Dimensionierung und mit genügend Abstand zum Inselbett umgesetzt werden. Dieser Umstand markiert die einzige konzeptionelle Abgrenzung zwischen den beiden Vision-Modellen.

Eine weiterer Unterschied betrifft die riesige Backskiste auf der Steuerbordseite achtern. Während das Volumen auf der 46er alternativ auch als Kabine ausgebaut werden könnte, ist auf der Vision 42 diese Varianz aufgrund der eingeschränkten Abmessungen nicht mehr gegeben. Die Backskiste bleibt hier ihrer Funktion treu und ist als solche sowohl vom Cockpit als auch durch die Nasszelle zugänglich.

Wenig Änderungen sind in der Achterkabine backbords zu verzeichnen. Hier wurden ebenfalls zwei einzelne Kojen realisiert, die sich dank Einlagepolsterungen zu einer großen Liegefläche im Kingsize-Format er-

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

RUNDE FORMEN UND VIEL HOLZ



Der helle Eichenausbau ist eine Option, passt aber zum LUFTIGEN INNENAUSBAU. Die Verarbeitung ist auch im Detail gut, und die Holzarbeiten sind von robuster Qualität

FORM UND FUNKTION IN ÜBEREINSTIMMUNG



KNAPP

Das Inselbett im Vorschiff ist zwar schön, für zwei Personen wird es aber eng



WANDELBAR

Achtern ist die Koje geteilt. Einlagepolster vergrößern sie zum Kingsize-Format



WILLKOMMEN

Die Nasszelle achtern ist die gleiche wie bei der 46er, mit separiertem Duschbereich

weitem lassen. Zwei Personen können längs oder quer mit sehr viel Komfort schlafen.

Mit einem Basispreis von rund 160 500 Euro beweist Bavaria Yachtbau bei der Vision 42 einmal mehr seinen Anspruch, im direkten Konkurrenzumfeld den günstigsten Preis zu bieten. Der Wettbewerb aus Frankreich ist teurer. Die Sense 43 von Beneteau kostet knapp 220 000 Euro, die Sun Odyssey 41 DS von Jeanneau ist ab 184 300 Euro zu haben. Mit den exklusiven Eigneryachten

der Vision-Linie schafft Bavaria eine durchdachte und nachvollziehbare Abgrenzung zum populären und auch für den Charterbereich interessanten Cruiser-Programm. Mit der 42er stößt das Konzept allerdings schon an die untere Grenze der Machbarkeit. Kleiner geht nicht, wohl aber größer.

Die Ankündigung des neuen Flaggschiffs ist somit jetzt schon absehbar.

MICHAEL GOOD