

Preiswert segeln

# Bavaria 30

Wir starten unser Bavaria-Special mit einem Testbereich der neuen kleinen Fahrtenyacht aus Giebelstadt. Neun Meter Schiff kosten weniger als 60.000 Euro. Verlockend günstig, wie viele Skipper meinen. Ralf Weise segelte die Yacht in der Bucht von Palma de Mallorca



**D**ie Preispolitik von Bavaria hat schon immer für Aufsehen gesorgt. Bereits seit Beginn der Segelbootproduktion 1978 zeichnen sich Yachten aus Giebelstadt durch ein außerordentlich attraktives Preisniveau aus. Diese Preise werden unter anderem durch eine konsequent durchdachte Fertigung erzielt (siehe dazu auch das Werftportrait in diesem Heft). Das heißt nicht, dass eine kostengünstige Produktion zwangsläufig zu Qualitätseinbußen führen muss – dafür ist die Bavaria 30 ein gelungenes Beispiel.

Äußerlich repräsentiert die Yacht einen Kompromiss zwischen eleganter Linienführung und Zugeständnissen an den Platz unter Deck. Dem einen oder anderen mag sie zu hochbordig erscheinen, wofür jedoch eine Stehhöhe im Salon von mehr als 1,8 Meter entschädigt. Optisch gut gelungen ist die Formgebung des Aufbaus – der zwar relativ hoch ausfällt, aber durch den „Buckel“ hinter dem Mast nicht so wirkt. Zusammen mit dem typischen blauen Streifen und dem modernen Deckslayout bietet die Yacht oben herum insgesamt also ein recht attraktives Erscheinungsbild.

Das Cockpit ist verhältnismäßig groß und ergonomisch gelungen, zumindest für den Hafenbetrieb. Die Größe der Steuersäule scheint jedoch ein wenig übertrieben. Zusammen mit dem Tisch wird dieselbe Einheit auch auf größeren Modellen montiert – wie der in diesem Heft ebenfalls vorgestellten 39er. Auf einem 12-Meter-Boot mag die ausladende Steuereinheit passend sein – auf einem 9-Meter-Boot engt sie das Cockpit jedoch etwas ein, insbesondere während des Segelns. Vor allem der Umstand, dass man an dem Steuerrad nicht mehr vorbei nach vorne kommt, sondern über die Ducht steigen muss, macht die Sache bei Seegang unangenehm.

## Unter Deck

Vom Cockpit aus gelangt man über ein niedriges Brückendeck mit einer Teakholzstufe und den Niedergang mit seinen stabilen Handläufen sicher in den Salon. Hier stellt sich eine wohnliche Atmosphäre ein, die



**Das ansonsten recht geräumige Cockpit wird von der ausladenden Steuersäule dominiert**

durch die reichliche Verwendung von Holz, die helle Deckengestaltung sowie die großen Fenster und Luken unterstrichen wird. Der Standard entspricht den größeren Typen der Werft – fällt für ein 30-Fuß-Boot also relativ hoch aus. Wie auch auf der 39er zeigen sich allerdings einige unpassende Holzfaserverläufe und ungleichmäßige Ver fugungen. Gemessen an dem großzügigen Gesamtkonzept neigt man aber leicht dazu, darüber hinwegzuschauen. Die Pantry befindet sich unmittelbar vor dem Niedergang an Backbord. Für ein Schiff dieser Länge ist sie großzügig geschnitten und auch die Arbeitshöhe von 87 Zentimetern passt. Gut gefallen haben mir zudem die tiefe runde Spüle und das hohe Süll zum Festhalten. Die Standardausführung umfasst sogar eine Kühlbox mit Kompressoreinheit und einen zweiflammigen Herd mit Backofen.

Auch die Navigationsecke gegenüber gestaltet sich für ein Schiff dieser Größe relativ großzügig. Der Tisch mit einer Fläche von 58 mal 86 Zentimetern ist nur 10 Zentimeter schmaler als auf der Bavaria 39. Hier fallen ebenfalls wieder das hohe Süll und der Stauraum in diesem Bereich positiv auf.

Der Salon präsentiert sich insgesamt funktionell – sowohl für die Nut-

zung auf See als auch im Hafen. Im Gegensatz zur 39er gibt es zwei Längskojen, die man bei hochgeklappten Rückenlehnen auch als Seekojen einsetzen könnte. Werden zusätzlich noch stabile Augen zum Laschen eines Kojensegels montiert, dürfte man auf der Luvseite ganz gut liegen. In Lee drücken dann hingegen die stabilen senkrechten Streben der Außenhautverkleidung in den Rücken – hier sollte man richtige Türen einbauen, die die Oberfläche der Verkleidung ebnen und den Raum dahinter trotzdem weiterhin als Stauraum erhalten.

Die Vorschiffkajüte beherbergt eine Doppelkoje, unter der eine Menge Stauraum zur Verfügung steht. Darüber befinden sich zwei Schwalbennester, die über die ganze Kojenlänge reichen – im achteren Teil wurden sogar zwei kleine Schränke untergebracht. Die maximal nutzbare Liegelänge der Koje beträgt dafür jedoch nur 1,9 Meter.

Achtern im Schiff befindet sich an Steuerbord der WC-Raum. Er ist geräumig und optisch ansprechend eingerichtet – mit einem praktischen Handlauf, diesmal direkt vor dem Waschtisch. Die Seeventile sind gut zugänglich angeordnet.

Die Achterkabine auf der gegenüberliegenden Seite fällt ebenfalls recht groß aus, was unter ►



**Fallen und Strecker sind ins Cockpit umgelenkt – das Großschotsystem kommt ohne Traveller aus**

anderem aus der großen Breite des Schiffes in diesem Bereich resultiert. Auch hier finden sich wieder lange Schwalbennester und ein richtiger Kleiderschrank. Die Doppelkoje bietet zudem fast 10 Zentimeter mehr nutzbare Länge als die Vorschiffkoje. Unter der Koje befindet sich der 150 Liter fassende Wassertank – damit dürfte man bei einer vierköpfigen Besatzung eine knappe Woche autark bleiben können.

### Unter Motor

Für den maschinellen Antrieb sorgt der neue MD 2020 von Volvo – ein Einbaudiesel mit 19 PS Leistung. Er lässt sich unter dem Niedergang gut erreichen und wird aus einem 90-Liter-Kraftstofftank (PE) gespeist. Bei 6 Knoten Marschfahrt reicht der Vorrat für knapp 250 Seemeilen. Diese Geschwindigkeit erreicht die Yacht schon bei 2.400 Umdrehungen pro Minute – unter verhältnismäßig geringer Geräuschentwicklung. Be-

reits bei 3.000 Umdrehungen kommt die Bavaria mit 6,8 Knoten nahezu auf Rumpfgeschwindigkeit. Unter Vollast dreht die Maschine 3.400 Umdrehungen, wobei das Schiff mit



**Die achtern plazierten Genuawischen machen das Boot einhandauglich – sind für Crewmitglieder aber nur mit dem Rücken zum Segel zu bedienen**

sieben Knoten Maximalgeschwindigkeit läuft – und das mit einem zweiflügeligen Faltpropeller. Dass nur ein Zweiflügler montiert ist, merkt man nur beim Aufstoppen und Beschleunigen – hier gestaltet sich die Leistung geringfügig schlechter als mit einem großflächigen Dreiflügler.

Das Drehen erfolgt wie erwartet auf dem Teller. Allerdings lässt sich das Heck aus dem Stand heraus nicht gerade spontan bewegen – zu groß ist der Abstand zwischen Propeller und Ruder. Erst wenn das Schiff etwas Fahrt voraus aufgenommen hat, reagiert die Bavaria ohne Zeitverzögerung. Auch bei Fahrt achteraus lässt sich das Schiff genau steuern – wegen des hohen Freibords sollte man allerdings den Windeinfluss nicht unterschätzen.

Die Sitzposition am Rad fällt recht gut aus – obgleich ich mittig hinter dem Rad Mühe habe, über den großen Steuerstand hinwegzuschauen. Ebenso ist das weiter unten im Fußraum angebrachte Motorpaneel schlecht einzusehen. Warum wird es eigentlich bei Yachten nicht generell an der Rückwand der Kajüte oder in der Steuersäule eingebaut?

### Unter Segeln

Das Vorführschiff ist wie fast alle Yachten aus Giebelstadt mit einer Großsegelrollanlage (Aufpreis)



**Stand und Trimmeigenschaften der Rollsegel des Hightech-Satzes fallen erstaunlich gut aus**

ausgerüstet – allerdings nicht mit dem Standard-Segelsatz, sondern mit dem Hightech-Satz, der etwas mehr Segelfläche aufweist. Während des Testschlags wehen 10 bis 12 Knoten, also drei bis vier Windstärken, über das blaue Meer. Da wir weiter draußen segeln, bläst der Wind recht konstant, sodass wir die Geschwindigkeit und den Wendewinkel relativ genau bestimmen können.

Zunächst rollen wir das Großsegel aus – ein mit senkrechten Latten versehenes Tuch. Am Wind zieht es unerwartet gut, da es mit einem schönen runden Profil zum Stehen kommt und bei mehr Wind flachgezogen werden kann. Auch das leicht ausgestellte Achterliek macht einen guten Eindruck und krallt nicht ein – im Gegensatz zu den meisten anderen Rollsegeln, die ich bisher gefahren habe. Bei 50 Grad am Wind messen wir 3,3 bis 3,5 Knoten Fahrt – das Schiff dreht damit gut durch den Wind und nimmt ohne Veränderung des Schotzuges schnell wieder Fahrt auf. Als wir zudem ►

die Genua ausrollen, beginnt die Bugwelle zu schäumen, und bei halbem Wind haben wir schnell die Rumpfgeschwindigkeit erreicht.

Dann bringen wir das Schiff an den Wind. Die Bavaria 30 hat zwar einen sehr geringen Ballastanteil von lediglich 24 Prozent – aber der tiefgehende Kiel und die breite Wasserlinie ergeben bei diesem Wind eine ausreichende Stabilität, die das Boot mit lediglich moderater Krängung durch die Wellen ziehen lässt. Da uns leider keine Stabilitätskurve zur Verfügung steht, können wir jedoch keine Aussage über das Stabilitätsverhalten bei mehr Wind treffen.

Bei einer Höhe von 55 Grad läuft das Schiff immer noch beachtliche 6 Knoten. Leider fehlt ein Traveller, sodass ich gespannt bin, welche Höhe ohne diese Trimmhilfe erreichbar ist. Doch in Verbindung mit dem trimmbaren Achterstag, dem Baumkicker und dem Unterliekstrecker lässt sich das Segel so gut einstellen, dass eine maximale Höhe von 35 Grad möglich wird, wenn man beim Steuern genau aufpasst. Mit leicht einfallendem Großsegelvorliek läuft die Bavaria dann immer noch 4,5 Knoten. Insbesondere die gute Kursstabilität fällt auf. Mit festgestelltem Rad hält die Yacht treu ihren Kurs, sodass man unter diesen Bedingungen keinen Autopiloten braucht.

Bei den Wenden lassen sich die Vorsegelwischen vom Rudergänger gut erreichen, wodurch das Schiff leicht einhand gefahren werden kann. Soll




**Heller und funktionell gestalteter Salon mit zwei Sitzbänken, die sich prinzipiell auch als Seekojen eignen**

die Crew im vorderen Cockpitteil mit anpacken, erweist sich die Sitzposition an der Winsch mit

dem Rücken zum Segel allerdings als unpraktisch und unbequem. Seitlich auf der Ducht hat es der Rudergänger ganz bequem – selbst vom Cockpitstül kann er das große Rad noch erreichen. Durch die direkte Untersetzung, in der von hart zu hart nur eine Umdrehung benötigt wird, liegt das Schiff angenehm in der Hand – fast so gut wie mit einer Pinne, die bei 30-Fuß-Yachten sonst dem Standard entspricht.

## Fazit

Die Bavaria 30 stellt einen gelungenen Riss dar. Das Schiff bietet viel Platz und weist gute Segeleigenschaften auf. Die Verarbeitung fällt, so wir sie beurteilen können, gut aus, und insbesondere der Preis gestaltet sich sehr attraktiv. 



**Relativ geräumige Achterkajüte**

# Bavaria 30

Grafik: Michael Herrmann

## Technische Daten

Konstrukteur.....	J & J Design
Takelungsart.....	9/10 Sloop
Bauweise .....	GFK-Sandwich
Länge ü.A.....	9,32 m
Länge Wasserlinie.....	8,25 m
Breite .....	3,29 m
Tiefgang.....	1,850 m
Verdrängung .....	4 200 kg
Ballast .....	1 000 kg
Ballastanteil .....	24 %
Mast über der WL.....	14,10m
Segelfläche am Wind*.....	48,6 m <sup>2</sup>
Großsegel Standard .....	26,6 m <sup>2</sup>
Großsegel wie gesegelt.....	24,6 m <sup>2</sup>
Genua I Standard .....	22,0 m <sup>2</sup>
Genua I wie gesegelt.....	24,7 m <sup>2</sup>

Maschine .....	2 Zyl. Volvo 14 kW
Tankkapazität Diesel.....	90 l
Tankkapazität Wasser.....	150 l

Stehhöhe Salon vor dem Niedergang.....	1,83 m
Stehhöhe vor Pantry.....	1,83 m
Stehhöhe Salon, vorne .....	1,77 m
Stehhöhe WC-Raum .....	1,79 m
Anzahl der Kojen (inkl. Salon) .....	6

Theo. Rumpfgeschwindigkeit.....	6,9 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	2,8/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis*.....	4,32
Spez. Segelfläche*.....	11,6 m <sup>2</sup> /t

\* Segelfläche der Standardausrüstung mit Großsegel und Rollgenua

## Geschwindigkeiten

Segelleistung		
Größte Höhe .....	35°	4,5 kn
Optimale Höhe.....	40°	5,5 kn
Aufgeschrickt .....	65°	6,0 kn
Beste Geschwindigkeit.....	90°	6,8 kn
Raumgang .....	130°	6,0 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Großsegel und Genua mit 49,3 qm, Windgeschwindigkeit 10 - 12 kn (3-4 Bft), Wellenhöhe: 0,2 - 0,3 m



## Preise und Ausstattung

Preis Standardausführung: 54.500 Euro inkl. 16% MwSt. Darin enthalten unter anderem: Großsegel, Rollgenua, Bugkorb und Seereling, Teak im Cockpit, Positionslaternen, Innenbeleuchtung, Starter-Batterie 55 Ah und Bordstrom-Batterie 140 Ah, zwei Lenzpumpen, Fallenstopper, vier Winschen, Druckwasser, Gaskocher mit Backofen, Kühlbox mit Kompressor, Kompass, Echolot, Log, Windinstrumente, drei Feuerlöscher.

Gesegelt haben wir ein Schiff mit folgender Zusatzausrüstung (Auszug): Antifouling, Hightech-Segelsatz. Preis der gesegelten Version: rund 60.000 Euro.

## Werft und Händler

Bavaria Yachtbau GmbH  
 Bavariastraße 1, 97232 Giebelstadt,  
 Telefon: 0 93 34 - 94 20, [www.bavaria-yachtbau.com](http://www.bavaria-yachtbau.com)



Grafik: Michael Herrmann