



# Bavaria 41 verbindet das Sport- mit

Gleich nach dem Segelsetzen bekommt die neue 41er Cruiser hart am Wind mit dichtgeknallten Schoten eine volle Sechserböe. Das Zwölfmeterschiff soll mal schön die gedachte Linie zur nächsten grünen Tonne weiterfahren, schließlich ist Verkehr auf dem Markermeer. Mal gar nichts machen und gucken: Der Druck auf der Doppelruderanlage wächst, das Boot legt sich auf die Backe, bleibt aber durch sein tiefes Mittelruder problemlos steuerbar. Skipper Daniel Kohl gibt die Order, die Böe aus zu segeln, und mit Lose in den Schoten macht das Boot einen Satz nach vorne.

Für die Richtung Amsterdam liegt ein Kreuzkurs an. Es bläst sich auf 14 Knoten Wind unter Schauerwolken ein. Die Bavaria mit dem gepfeilten Zwei-Salings-Rigg möchte bei den vollen vier Windstärken Sport am Morgen und rauscht mit rund sieben Knoten Fahrt nach vorne durch ein merkwürdig jägergrünes Wasser. Ein bisschen üben und das Doppelschotsystem der Großschot ist verstanden. Durch die mittig am Baum angeschlagenen Blöcke bekommt man Kopffreiheit an den Arbeitsplätzen im Cockpit. Die Leinen vom Mast werden über Easylocks zur Winsch auf dem Deckshaus geführt.

Die Übernahme der 107-Prozent-Rollflock auf die andere Seite geht überraschend schnell und ohne Hakler. „Wir haben da nur anderthalb Meter Hol in der Genuaschot. Das schaffen wir durch das große Segel und Holeyunkte weit hin-

ten auf dem Deckshaus“, erläutert der Bavaria-Produktentwickler und ehemalige Starbootprofi Daniel Kohl die Finessen des Segelplans. Das Boot läuft in der Tat erstaunlich gut Höhe in dem engen Fahrwasser. Tags zuvor standen direkt neben dem Tonnenstrich noch Surfer bis zur Hüfte im Wasser. Die Bavaria 41 hat 2,02 Meter Tiefgang. Da muss man in diesem Revier schon genau navigieren. Optional gibt es das Boot auch mit einem 1,65-Meter-Flachkiel.

Aber bei dieser Lady ist der sportliche Look noch mit einigen Extrainvestitionen unterstrichen worden, die das Boot nebenher auch noch schöner und besser mit kleiner Crew händelbar machen: Da sind das Basispaket „Smart Sailing“ und als Upgrade auch noch die Großsegelmastrefenanlage für knapp



Das Boot läuft in der Tat erstaunlich gut Höhe in dem engen Fahrwasser.

6000 Euro eingekauft worden. Dann ging es morgens bei reichlich Wind von querab Dank dem Bugstrahlruder SE 80 für 5366 Euro ganz bequem heraus durch den Wind aus der engen Boxengasse im Hafen. Später freut sich die Cockpitcrew über den großen „Fernseher“ von Garmin, der im Funktionspaket Navigation für 6464 Euro enthalten ist. Teakdecks, ein extragroßer Mas-



Mit der neuen Bavaria Cruiser 41 kann man sich sehen lassen.

sivholzcockpittisch mit Lampe und weitere Extras des Basispakets Comfort wie den Warmwasserboiler oder Zusatzwassertanks für insgesamt 13.600 Euro machen dieses Boot endgültig zu einem vollwertigen schwim-

Landanschluss oder LED-Positionslichter gut bezahlen. Da gehen wir einen anderen Weg.“ 148.631 Euro kostet so ein reiner Serienbau. Diese Baunummer 1 der neuen 41er Cruiser bringt 204.402 Euro auf die Rechnung. Bavaria sieht sich damit immer noch als Klassenprimus. Daniel Kohl: „Unsere Kunden sind echte Segler und denen wollen wir das beste Preis-Leistungs-Verhältnis im Markt bieten.“

Klappern gehört zum Handwerk. Ganzwörtlich genommen gehört es aber nicht auf ein Segelboot. Unter Deck klappert auffällig gar nichts und das bei einer Baunummer 1. Kohl: „Wir sind sehr selbstbewusst, was dieses Boot angeht, sonst würden wir das erste ja nicht so vorführen.“ Mal reingucken, es nieselt gerade. Der Niedergang ist steil, größer als bei der 600mal gebauten 40er Cruiser und auch jetzt bei Lage findet man an breiten Edelstahlhandläufen guten Halt. Dafür

menden Zuhause. „Aber auch in unserer Serienausstattung finden sich schon viele Dinge, die bei anderen Werften zu den Extras gehören“, betont Daniel Kohl, als er sich nach der zigsten Wende mal wieder auf die 185 Zentimeter lang gestreckte Teakbank im Cockpit setzt. „Andere Hersteller lassen sich aufklappbare Seitenfenster, die Cockpitudusche oder den

# dem Raumschiff



kann man sich unten bei 195 Zentimetern Deckenhöhe selbst unter der tragenden Strebe auch als großer Mensch richtig ausstrecken. Die Kollegen oben ziehen mal eben die Segel rein und starten den Motor. Diese 41er hat einen 38-PS-Volvo-Penta mit Saildrive und Drei-Blatt-Gori-Faltpropeller.

Treppe hoch und Motor gucken: Installation und Dämmung entsprechen eher den höheren Standards aus der Berufsschiffahrt. Man kommt für Wartungsarbeiten bestens von allen Seiten an dieses Aggregat heran. Dazu klappt sich der Niedergang ganz einfach nach oben und bleibt auch da. Wie schon vorher unter Segeln ist es im Schiff unter Motorfahrt selbst in

den beiden großen Achterkabinen vergleichsweise sehr leise. Vorne in der riesigen Eignerkabine ist das Plätschern des Wassers lauter als das Motorgeschrei bei Marschfahrt.

Und dann das Bett! 219 Zentimeter vom Fußraum bis zum Kopf, eine Spielwiese auch für Riesen und zum Anziehen auf See muss man sich auch nicht in die Ecke kauern, sondern hat eine Bank. Das Boot hat selbst hier noch 190 Zentimeter Stehhöhe. Hätte dieses Gefährt vier Räder, dann hätte Bavaria hier ein Luxuswohnmobil mit einem Sportwagen gekreuzt. Natürlich haben die Eigner ihr eigenes Bad. Das zweite und etwas seegerechtere befindet sich mittschiffs auf backbord und ist so groß, dass man vom Niedergang kaum die Küche mit Backofen und zweiflammigen Gashernd erkennen kann. Die Gegenüber der Badezimmertür findet der Navigator einen echten Arbeitsplatz in Schiffsrichtung, was gerade für die Langfahrt eine Supersache ist. Davorkann man am Salontisch bequem mit sechs Personen essen und trinken. Der Tisch ist klappbar. Stauraum gibt es reichlich.

Das riesige Innenvolumen der Bavaria 41 Cruiser fällt durch ein schlaues Optikkon-



Wuchtbrumme mit knapp vier Metern Breite.

zept von außen gar nicht so auf: Schwarzes Plexiglas zieht sich seitlich über das halbe Deckshaus und streckt die Linie. Aber tatsächlich hat Bavaria mit der neuen Cruiserlinie an einigen Dingen gefeilt – auch an der Optik und dem Lichtkonzept: Vier lang gezogenen Rumpfenster tun ihren Teil für eine

schlanke Linie, haben aber auch noch einen angenehmen Nebeneffekt: Der Nautiker behält auch unter Deck noch ganz gut den Überblick. Den Blick in den 18,68 Meter hohen Mast ermöglicht eine Anordnung von sieben großen aufklappbaren Skylights, fünf allein im Salon. Anders herum lässt sich jedes Fens-



Die beiden 91-Zentimeter-Composit Sportruderräder lassen sich mit zwei Fingern steuern.



Gut erreichbares Maschinenpaneel an Steuerbord.



ter auf dem Testboot per Rollo abdunkeln, was in südlichen Breiten sehr von Vorteil sein kann. Was die Permanentbelüftung auch bei verschlossenem Schiff angeht ist das Boot aber noch nicht tropentauglich.

**D**ie Sonne kommt raus, der Wind geht auf sieben Knoten zurück. Wer will schon nach Amsterdam? Lieber umdrehen und den Gennacker hochziehen, der für dieses Boot ein mit allem Schnick und Schnack und Bergeschlauch noch einmal ein 4800-Euro-Invest in puren Spaß bedeutet. Kohl fährt die Schot aus der Hand und lässt das Achteinhalb-Tonnen-Schiff über das Wasser schweben. In leichten Auffrischern läuft die 41er kurz sechs Knoten bei halbem Wind. Die beiden 91-Zentimeter-Composit Sportruderräder lassen sich mit zwei Fingern steuern. Die Wirkung ist sehr direkt. Winkend geht es vorbei an vier im Päckchen mitten im Markermeer ankernden fast gleichgroßen Yachten, auf denen Jugendliche einer Segelschule eine Baparty feiern.

**W**as bei den älteren Modellen eine Kletterpartie ist, wäre auf der 41er ein Kinderspiel: Drei Handgriffe und die laut Kohl „biggest Swimming-Plattform in Boatindustry“ lädt zum Kopfsprung mit Anlauf ein. Im Hafen lässt man den Ausleger - bis man wirklich fest ist - eingeklappt. Aber dann wird die Plattform zu einer echten Über-



steigehilfe Richtung Steg oder Pier, was besonders für ältere oder gehandicapte Eigner interessant sein dürfte. Beim Mannüber-Bord-Manöver kann das, was als Luxusdetail konstruiert worden ist, schneller Leben retten helfen. Keinen rechten Platz hat allerdings die Badeleiter gefunden, die man noch an die Plattform anhängen kann. Die verbraucht viel Platz in den vergrößerten Backskisten im Cockpit. Deren Klappen werden über Gasdruckfedern gedämpft, was die Lebensdauer der Scharniere entscheidend verlängern dürfte. Hier knallt nichts mehr ungewollt zu.

**I**n dem Moment, wo solche Details bemerkt werden, huscht

ein stolzes Lächeln um die Mundwinkel von Produktentwickler Kohl. Sofort erzählt er von weiteren Verbesserungen wie dem komplett überarbeiteten Ankerbeschlag. Der führt den Delta-Anker an der Rollanlage Furlex 300 S vorbei praktisch in eine Edelstahlgarage. Die 50-Meter-Kette verschwindet hier, von der Elektrowinch gezogen, gleich im Ankerkasten. Die ganze Konstruktion ist so weit vom Steven entfernt, dass hier nichts so einfach schrammen kann.

**Ü**ber dem Anker ist der Beschlag mit einer großen Teaktrittplatte versehen, die den Überstieg vorne vom oder auf das Boot komfortabler macht.

Im Salon kann man sich bei 195 Zentimetern Deckenhöhe selbst unter der tragenden Strebe auch als großer Mensch ausstrecken.



Angemessener Hygieneraum.



Navigator-Arbeitsplatz in Fahrtrichtung.



Eigenerkammer mit eigenem Bad.

Das riesige Innenvolumen der Bavaria 41 Cruiser fällt durch ein schlaues Optikkonzept nicht auf: Schwarzes Plexiglas zieht sich seitlich über das halbe Deckshaus und streckt die Linie.

**schon gesegelt**



Auf der Platte sitzt auch noch ein großes Niroauge, das jetzt bei Gennakerkurs auf die historische Festungsinsel Fort Pampus zu den Segelhals hält. „Die besten Bavarias, die je gebaut worden sind, findet man jetzt in der Produktion“, behauptet die Werft in ihrer Werbung und Kohl untermauert das: Es sei eben viel an Arbeit in Details und die Konstruktion investiert worden. Alles sei von Seglern und einem Stab von 20 Bavaria-Konstrukteuren ausgetüfelt worden. Kohl: „Ich möchte wirklich, dass über die Qualität der Boote geredet wird.“

Sichtbar wird das an Kleinigkeiten wie dem Ablauf am Salontisch, wenn doch einmal ein Glas umgekippt ist und geht bis zur Inspektionsluke, mit der man den Ankerkasten aus dem Vorschiff heraus inspizieren kann. Schön ist auch, dass jetzt

jeder Kunde viel mehr Möglichkeiten zur Gestaltung bekommt, angefangen von den Holzsorten der Einbauten bis zu den Polsterstoffen. Auch das Fußbodenoutfit ist wählbar. Und unten im Schiff angekommen sind auch die entfernbareren Bodenbretter bemerkenswert, über die man jetzt bestens an alle Bereiche der geschlossenen Bilge und alle Kielbolzen herankommt. Auch Feuerlöscher und Absperrhähne für Gas und die Dieselfuhr sind nicht zu übersehen.

Als Marktführer im Charterbereich muss so ein Boot schnell überschaubar, verständlich und einfach zu bedienen sein, damit sich Crews darauf schnell wohlfühlen können. Da geht es dann nicht so sehr um die Frage, ob man im Salon die Breite nicht ein bisschen effektiver hätte ausnutzen können oder ob die Kunststoffflächen zum

Rumpfhin nicht doch noch wertiger gestaltet werden könnten. Dinge wie kleine Leisten an den Abschlüssen von Schots und Möbeln an Stelle von Kunststoffnähten kosten in der Montage richtig Stunden und irgendwoher muss der Preis ja kommen.

Von Campus geht es per Motor zurück zur Marina Almere und die 41er macht bei 2000 Umdrehungen Marschfahrt gute sechs Knoten. Kohl fährt das Boot rückwärts durch einhundert Meter Boxengasse zwischen die Dalben mit einem kleinen Schub des Bugstrahlers. Hafenkino ohne Pleiten, Pech und Pannen. Ein paar Boote weiter guckt eine holländische Crew zu und fragt später nach dem Schiff: „Ach ja, ist das wirklich eine Bavaria?“ Anerkennendes Nicken. Also am Schluss das wichtigste: Mit dem Teil kann man sich sehen lassen.

## Technische Daten

Gesamtlänge:	12,35 m
Länge Rumpf:	11,99 m
Länge Wasserlinie:	10,75 m
Gesamtbreite:	3,96 m
Tiefgang Standard:	(ca.) 2,05 m
Tiefgang Option:	1,65 m
Leergewicht:	(ca.) 8.680 kg
Ballast:	(ca.) 2.736 kg / 31,5%
Segelflächen:	
Großsegel und Rollfock:	(ca.) 82 qm
Maschine: Volvo-Penta mit Saildrive D1-30	

Motorleistung:	20,9 kW/28 PS
Treibstofftank:	(ca.) 210 l
Wassertank:	(ca.) 210 l
Kabinen – Nasszellen:	2-1
Kojen:	4
Stehhöhe im Salon:	(ca.) 1,94 m
Masthöhe über Wasserlinie:	(ca.) 18,68 m
Preis ab Werft:	148.631 € inkl. MwSt.

Weitere Informationen:  
[www.bavaria-yachtbau.com](http://www.bavaria-yachtbau.com)