



Ansehnlicher. Die größeren Fenster wirken optisch
gefälliger. Der Rumpf bleibt unverändert

GEGLÜCKTE REFORM

*Modell um Modell nähert sich Bavaria Yachtbau dem Abschluss einer ungewöhnlich ambitionierten Programm-Erneuerung. Auch die **CRUISER 46** gewinnt in Sachen Optik, Funktion und Qualität*





Einladend. Das Cockpit ist jetzt noch breiter geworden. Der Zugang über das Heck ist vorbildlich gestaltet

Der lange Schwell kommt von der einen Seite, der Wind von der anderen. Das gibt es häufig an der Küste Liguriens. Dazu fällt Regen. Es herrschen also denkbar ungünstige Bedingungen für den Test der neuen Bavaria Cruiser 46 vor Loano in Norditalien. Aber immerhin: Wind ist da. Zwölf Knoten ermittelt die Windmessanlage im Durchschnitt. Mal mehr, mal weniger.

Unter solchen Verhältnissen hilft nur eins: jede Menge Twist in die Segel und versuchen, die Wellen sauber auszusteuern. Das klappt auf der Cruiser 46 auch ganz prima. Mit den doppelten, zweiseitig geführten Schottaljen kann das Großsegel mit dem Baum zur Mitte oder gar etwas nach Luv gezogen werden, ohne dass es oben zu stark schließt. Dies verlangt zwar nach etwas Arbeit an den Winschen am Niedergang, ersetzt aber in Kombination mit dem kräftigen Baumniederholer die Traveller-Funktion.

Zudem zeigt sich auch die Steuerung den anspruchsvollen Bedingungen durchaus ge-

wachsen. Die voluminöse und deshalb auch optisch eher behäbig wirkende Bavaria lässt sich spielend durch das konfuse Wellenbild lenken, zeigt gute Reaktionen im Manöver und setzt sauber ein. Dafür sind die Bavaria-Rümpfe aus dem Hause von Farr Yacht Design mittlerweile auch hinlänglich bekannt. Trotzdem lassen sich aufgrund der schwierigen Verhältnisse im Test keine verlässlichen

Messwerte bezüglich geseelter Höhe am Wind und Geschwindigkeiten ermitteln. Für das Datenblatt auf der nächsten Doppelseite müssen deshalb die theoretisch errechneten Leistungswerte nach VPP (Velocity Prediction Program) bemüht werden.

MEHR COCKPIT, WENIGER KOMFORT

Im Zuge der umfangreichen und sehr konsequent durchgeführten Kompletterneuerung von Bavarias Cruiser-Programm ist auch die neue 46er „nur“ eine Überarbeitung auf Basis der Cruiser 45 aus dem Jahr 2010 (Test in YACHT 13/2010). Die Themen der Auffrischung bleiben im Wesentlichen wie gehabt: gleicher Rumpf mit denselben Anhängen, unverändertes Riggkonzept, aber neues Deck mit einem umgeformten Cockpit, gefälligere Optik mit größeren Fenstern sowie eine Menge von Anpassungen und Verbesserungen unter Deck.

Es fehlt nach heutigem Stand nur noch die Cruiser 51 als Nachfolgerin der 50er, und das Rundum-Update für sechs Modelle von 33 bis 56 Fuß ist durchgearbeitet.

**DAS LAYOUT AN
DECK IST SEHR
ÜBERSICHTLICH.
DIE ABLÄUFE
SIND EINFACH**

WUCHTIG, AUS GUTEM GRUND

Für die Cruiser 46 standen insbesondere Anpassungen im Cockpit im Lastenheft. Die neue Plicht sollte im Zug der Erneuerung so breit wie möglich werden. Dafür fällt das Süll jetzt etwas weniger wuchtig aus, aber gerade noch breit genug, damit die Antriebe für die optional erhältlichen Elektrowinschen darin Platz haben. Und die innenliegenden Flanken der Sülls sind deutlich steiler geworden, dazu ist der Knick weg. Im Cockpit sitzt man deswegen jetzt weniger bequem als beim Vorgängermodell. Dafür sind die Duchten nach vorn in L-Form ausgeführt. Im Hafen könnten so zwei Personen mehr draußen sitzen.

Für ein einfacheres Handling der schweren Rettungsinseln sind jetzt die Backskisten anders ausgeschnitten. Der Deckel öffnet das Staufach nun bis zum Cockpitboden. Fender, Festmacher und Badeutensilien finden dagegen in einem großen Staukasten im Heck Platz.

Unverändert bleibt die Badeplattform. Nur die elektrischen Antriebe werden auf dem neuen Serienschiff ersetzt durch einen Schotzug über eine kaptive Wünsch, eingebaut in der Backskiste. Der Antrieb soll die Heckbühne künftig schneller hochholen und auch weniger anfällig sein für Defekte, etwa durch eine Kollision mit der Mole beim Rückwärtsanlegen oder durch Wellenschlag in der Badebucht.

MIT DREI ODER VIER KABINEN

In der Annahme, dass die Cruiser 45 vorwiegend im Chartermarkt Absatz findet, ist für das Interieur vorerst keine Layout-Variante mit nur einer Achterkabine und großer Backskiste erhältlich – bei den meisten Booten der direkten Konkurrenz übrigens auch nicht. Eigner auf Langfahrt werden die Möglichkeit nutzen, eine der beiden symmetrischen Kabinen ausschließlich als Stauraum zu nutzen.

Varianz bietet die Bavaria Cruiser 46 dagegen im Vorschiff, wo sich die Eigenerkabine mittels eines flexiblen Schottsystems in zwei getrennte Kabinen mit jeweils separatem Zugang unterteilen lässt. Die trennenden Wände sollen im Handumdrehen ein- und ausgebaut sein, sagen die Werftvertreter.

Bleibt es beim Standardausbau mit nur einer Kabine im Vorschiff, freuen sich die Eigner über außergewöhnlich großzügige Platzverhältnisse und über ein enormes und vor allem gut erreichbares Stauraum- →



*Der Aufbau ist vorn länger geworden, damit steht **NOCH MEHR KOPFFREIHEIT** im Vorschiff zur Verfügung. Die kurzen Schotwege der Genua erleichtern die Manöver*

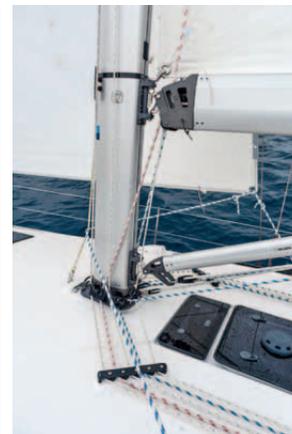
DAS HANDLING IST EINFACH, DAS DECK ÜBERSICHTLICH



EINGEENGT
Der Steuermann hat den Achterstagspanner störend im Rücken. Ein bekanntes Problem ohne echte Lösung



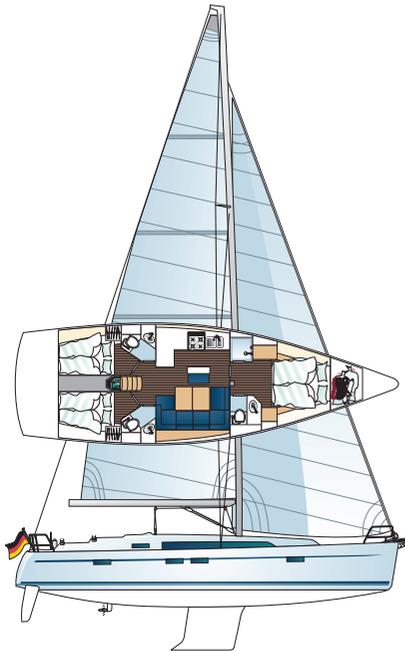
AUF KNOPFDRECK
Die elektrische Manöverhilfe Trim Control hilft beim Wenden und Halsen. Das System gibt's als Option



ERREICHBAR
Der Baum ist am Mast tief angeschlagen. Das erleichtert das Auftuchen. Ein Rollmast ist ebenfalls erhältlich

Mehr Fotos: www.yacht.de, Webcode #84687

BAVARIA CRUISER 46



Der Innenausbau mit drei Kabinen ist der Standard. Mit flexiblen Schotten kann das Vorschiff geteilt werden

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

42 Grad	6,4 kn
60 Grad	7,5 kn
90 Grad	8,1 kn
120 Grad*	8,3 kn
150 Grad*	7,4 kn

Gemäß VPP für 12 kn Wind (4 Bft.)
Wellenhöhe: Schwell, ca. 1,5 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,5

Für einen reinen Cruiser trägt die Bavaria relativ viel Segelfläche

KOJENMASSE

Vorschiff	2,10 x 1,50/1,32 m
Salon (Einzelkoje)	2,63 x 0,65 m
Achtern	2,01 x 1,50/1,22 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur Farr Yacht Design
CE-Entwurfskategorie A
Lüa (Rumpflänge) 13,60 m
Breite 4,35 m
Tiefgang/alternativ 2,10/1,73 m
Gewicht 12,6 t
Ballast/-anteil 3,5 t/28 %
Großsegel (Standard) 56,0 m²
Rollgenau (Standard 106 %) 51,7 m²
Maschine (Volvo P.) 40 kW/55 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
GFK-Konstruktion im Handauflageverfahren, teilweise im Sandwich gebaut mit Schaumkern

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft 196 230 €
Preis segelfertig² 199 550 €
Komfortpreis² 220 220 €
Garantie/gegen Osmose 2/5 Jahre

Werft Bavaria Yachtbau, 97232 Giebelstadt, www.bavaria-yachtbau.com
Vertrieb Händlernetz

Yacht-BEWERTUNG

Vorletzter Schritt im konsequent durchgeführten Modellpflege-Programm von Bavaria. Die Cruiser 46 ist ein voluminöses Fahrtenschiff mit viel Komfort vor allem unter Deck. Trotz guten Qualitätsstandards ist der Preis sehr attraktiv

Konstruktion und Konzept

- ⊕ Grundsolide Gesamtkonstruktion
- ⊖ Unbequemes Sitzen im Cockpit
- ⊖ Keine Alternative mit zwei Kabinen

Segelleistung und Trimm

- ⊕ Effiziente Trimm-Möglichkeiten
- ⊕ Angenehmes Verhalten in der Welle

Wohnen und Ausbauqualität

- ⊕ Enormes Stauraumangebot
- ⊕ Getrennte Nasszelle vorn
- ⊕ Lange Küchenzeile seitlich

Ausrüstung und Technik

- ⊕ Große Badeplattform
- ⊕ Perfekt eingerichtete Segellast
- ⊖ Schlechte Ventilation in den Bädern

VERLIEBT IN DETAILS

Stauraum ohne Ende. Zur langen Küchenzeile seitlich bietet Bavaria **KEINE ALTERNATIVE**. Sie ist auch nicht nötig



SCHLUCKFREUDIG
In die Stauräume unter dem Bett im Vorschiff lassen sich selbst große Sachen wegpacken



DOPPELFUNKTION
Der Salontisch ersetzt die Navigation. Gearbeitet wird ohnehin an der großen Tafel



TIEFERGELEGT
Die Vorschiffskoje ist niedrig eingebaut, das erleichtert den Einstieg. Trotzdem ist sie groß genug



VORBILDLICH
Die Segellast im Vorschiff kann ebenfalls einiges schlucken. Der Niedergang ist zugleich Badeleiter

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

DUFOUR 450

Rumpflänge	13,25 m
LWL	11,92 m
Breite	4,35 m
Gewicht	10,3 t
Segelfläche	98,5 m ²
Segeltragezahl ¹	4,6
Grundpreis ab Werft	226 990 €
Preis segelfertig ²	234 970 €
Komfortpreis ²	251 665 €
YACHT-Test (als 445 GL)	12/2011

Sehr geräumiger Tourer aus Frankreich mit individuellen Gestaltungsmöglichkeiten für das Interieur. Der Fokus liegt klar auf maximalem Volumen unter Deck. Dafür ist im Cockpit weniger Platz gegeben



HANSE 445

Rumpflänge	13,40 m
LWL	12,20 m
Breite	4,38 m
Gewicht	11,3 t
Segelfläche	96,3 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Grundpreis ab Werft	197 420 €
Preis segelfertig ²	204 570 €
Komfortpreis ²	225 485 €
YACHT-Test	1/2011

Sportlich zu segelnde Fahrtenyacht mit einem starken Fokus auf Einhandtauglichkeit dank Selbstwende-fock und Fallen in Radnähe. Preislich ist Hanse mit der 445 am dichtesten an der Bavaria dran



OCEANIS 45

Rumpflänge	13,50 m
LWL	13,05 m
Breite	4,49 m
Gewicht	9,5 t
Segelfläche	100,0 m ²
Segeltragezahl ¹	4,7
Grundpreis ab Werft	223 080 €
Preis segelfertig ²	232 135 €
Komfortpreis ²	248 175 €
YACHT-Test	25-26/2011

Als klares Volumenboot bietet Bene-teaus Oceanis 45 eine Vielzahl von möglichen Layoutvarianten für den Innenausbau. Der Targabügel über dem Cockpit ist im Vergleich ein Alleinstellungsmerkmal



SUN ODYSSEY 469

Rumpflänge	13,65 m
LWL	13,25 m
Breite	4,49 m
Gewicht	10,8 t
Segelfläche	96,1 m ²
Segeltragezahl ¹	4,4
Grundpreis ab Werft	242 450 €
Preis segelfertig ²	250 600 €
Komfortpreis ²	283 645 €
YACHT-Test	2/2013

Moderner Kreuzer mit Kimmkanten und sehr guten Leistungswerten im Test. Bezüglich der Besegelung bietet Jeanneau auch für dieses Boot individuelle Abstufungsmöglichkeiten. Im Vergleich die teuerste Yacht



DER AUSBAU INNEN ZEIGT SICH MAKELLOS. DIE WERFT HAT GELERNT

angebot in großen Schränken sowie unterhalb der Kojenfläche. Das Bad im Vorschiff ist räumlich getrennt: einerseits ein Waschraum mit WC, andererseits eine Nasszelle nur mit Duschfunktion. Allerdings fehlt es in sämtlichen Nassbereichen an Belüftung, auch in den beiden Toilettenräumen achtern. Zudem fallen die WC-Schüsseln schmerzlich klein aus.

Die Pantry im Salon ist als eine lange Zeile seitlich ausgeführt, eine Anordnung, die mittlerweile etwas aus der Mode gekommen ist und deshalb vom Wettbewerb meist nur als Layout-Alternative angeboten wird, wenn überhaupt. Auf der Cruiser 46 ist dieses Arrangement allerdings der Standard, der angehende Eigner kann nicht wählen. Der Vorteil der langen Küchenzeile: mehr Stauräume, mehr Arbeitsfläche und eine bessere Integration der wichtigen Pantry-Funktion in das Leben an Bord.

Als Sicherheit zum Anleihen unterwegs dient jetzt eine zentrale Kücheninsel anstelle des Hockers mit der hohen Rückenlehne. Das Möbel steht auf dem Testschiff allerdings dafür noch ein wenig wackelig.

Gänzlich weggefallen beziehungsweise umfunktioniert ist die Navigation. Kartenmaterial findet jetzt im aufklappbaren Salontisch Platz. Ein logischer Schritt: Für das Studium von Seekarten war die Fläche der bisherigen Navigation ohnehin deutlich zu klein, zudem wird heute ja fast nur noch mit Plotter gearbeitet.

Überzeugen kann das Interieur der neuen Bavaria mit einer sauberen Bauqualität. Nicht nur die Holzarbeiten gefallen, auch bedienen sich die Giebelstädter für Beschläge und Armaturen durchweg aus der Schub-

lade für höherwertige Anbauteile. Der Fußboden mit Laminat über Sperrholz wird schwimmend auf einem Montageboden verlegt. Damit fallen die Spaltmaße der Bodenbretter kaum sichtbar aus, und das Knarzen unter Belastung gehört endlich der Vergangenheit an.

Nach ihrer Deutschland-Premiere auf der Messe in Hamburg zeigt Bavaria seine neue Cruiser 46 natürlich auch zur Boot in Düsseldorf. Mit einem Grundpreis von 196 230 Euro kann sie preislich zwar immer noch vorlegen. Allerdings schließt sich die Lücke zur Konkurrenz allmählich. Zum Beispiel wird die Hanse 445 in vergleichbarer Ausstattung für fast denselben Grundpreis angeboten.

Vom Typ Cruiser 46 hat Bavaria Yachtbau schon einige Boote verkaufen können. Viele davon gehen vorab in den Chartermarkt. Aber auch für Privatleute ist das Boot interessant. Für einen attraktiven Preis bekommen Eigner ein komplettes und gut funktionierendes Gesamtpaket.

MICHAEL GOOD