

16

22.7.2020

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

WAS TUN BEI RUDERBRUCH?

Ausprobiert: Alle Maßnahmen und wie gut sie funktionieren

KLEINE KREUZER

Kaufberatung: Zwölf Gebrauchte ab 2000 Euro

ATLANTIK

Einzigartige Rückhol-Aktion für Karibiksegler

KIELER FÖRDE

Weltbekannt und doch voller Geheimnisse: Insider-Tipps für ein ganz besonderes Revier

EXKLUSIV

Test Bavaria C42

Neuanfang und Rückbesinnung: Wie bewährt sich das erste Modell von Bavarias künftigen Fahrtenprogramm?



4 190744 005501 1 6

Deutschland 5,50 € - Österreich 6,20 € - Schweiz 9,60 SFR - BeNeLux 6,40 € - Italien 7,30 € - Spanien 7,30 € - Frankreich 7,30 € - Slowenien 7,30 € - Griechenland 7,50 € - Dänemark 60,00 DKK - H 074 40

BREITE KLASSE

*Die neue **BAVARIA C42** überrascht mit viel Volumen, gelungenen Details und einer Preispolitik, die an die erfolgreichen Zeiten der Werft erinnert. Was kann die erste Neuentwicklung des jetzigen Managements?*





Trotz brutal breitem Heck verzichtete die
Werft auf ein Doppelruder. Das einzelne
Blatt reicht, auch bei mehr Wind



Maximale Breite bis zum Heck und dazu vorn üppiges Volumen: Was viel Wohnraum schafft, hilft auch den Segeleigenschaften

Länge läuft? Ja – aber Breite auch. Formstabile Yachten, die einen Großteil des aufrichtenden Moments aus ihrem ausladenden Spant beziehen, sind in der Regattaszene seit Jahrzehnten Usus, so denn die jeweils gängige Regattaformel dieses Konstruktionsmerkmal goutiert. Der Trend verharrte jedoch zunächst bei breiten Hecks, die obendrein das Gleiten fördern, die Bugpartien blieben scharf. Dann kamen vor wenigen Jahren voluminöse Vorschiffe dazu, bis hin zum Scowrumpf. Die vorne üppigen oder gar plattnasigen Boote fuhren Siege bei den Transat-Minis oder den Class 40 ein. Jetzt segeln die ersten Imocas, jene Racer für die Einhand-Nonstop-Weltregatta Vendée Globe, nach diesem Designprinzip. Die im Bugbereich auftriebsstarke Rumpfform bringt mehr Stabilität und gewährleistet gleichbleibende Schwimmwasserlinien bei verschiedenen Krängungswinkeln, weil das Boot bei Lage nicht vertrimmt. Dazu neigen Konstruktionen mit breiten Hecks üblicher-

weise, die dann auf die Nase kippen, das Heck aushebeln und daher auch doppelte Ruderblätter benötigen.

Diese Prinzipien und Erkenntnisse machten sich Konstrukteur Maurizio Cosuttu und sein Gegenpart bei Bavaria, Produktmanager Pascal Kuhn, für ihre neue C42 zunutze (siehe auch Prototypen-Report in YACHT 1/20). Mit einer Breite von 4,29 Metern, die sich ab der Bootsmittle bis zum Spie-

gel durchzieht, und dem voluminösen Vorschiff mit dem oben breiten Steven kippt die Yacht bei zunehmenden Krängungswinkeln nicht auf den Bug, sondern rotiert quasi nur um ihre Längsachse. Es gibt trotz der Klassenrekord-Breite nur ein tiefes zentrales Ruderblatt; das spart Gewicht, Geld und Jutage. Für noch mehr Stabilität sollen scharfe Kimmkanten sorgen, die bis zum Vorschiff langsam auslaufen.

Alles seglerische Vorteile – die aber dem Fahrtenkomfort ebenfalls helfen, dem eigentlichen Ziel der Maßnahmen. Große Breite, Chines und V-Bug schaffen ein riesiges Volumen unter Deck. Im Heck lassen sich zwei üppige Kojen in großzügigen Kabinen unterbringen, und im Vorschiff kann die Koje weiter nach vorn rücken. Produktmanager Pascal Kuhn: „Wir haben bei der C42 die nutzbare Wohnlänge des Schiffes optimiert.“

Mit V-Bug, Chines und großer Breite zeigt denn die neue Bavaria C42 ein eigenes Gesicht, erinnert aber mit ihrer markanten, fein auslaufenden Aufbauelinie noch an die

MIT DER C42 HAT BAVARIA ENDGÜLTIG DEN EIGENEN STIL GEFUNDEN

DETAILS

Familie der jungen C-Linie mit den Typen C45, 50 und 57, die parallel zur konventionellen Cruiser-Reihe ausgebaut wird. Konstrukteur Cossutti und das Bavaria-Team haben es dabei geschafft, die breite C42 durch den geschickten Einsatz von Winkeln und Kanten nicht nur modern, sondern auch kraftvoll-dynamisch aussehen zu lassen. Die große Fläche des breiten Heckspiegels beispielsweise ist nicht durchgehend senkrecht, sondern angewinkelt und wirkt so weniger opulent.

Insgesamt also eine Gestaltung und Konstruktion, die sowohl auf seglerische Effizienz als auch Komfort durch Platz zielt. Ein Konzept, das anzukommen scheint, wenn man den extrem großen Andrang auf der Boot Düsseldorf als Gradmesser nutzt, wo der Prototyp der C42 Premiere feierte. Mittlerweile sind rund 32 Boote verkauft.

MEHR PERFORMANCE ALS VORGABE

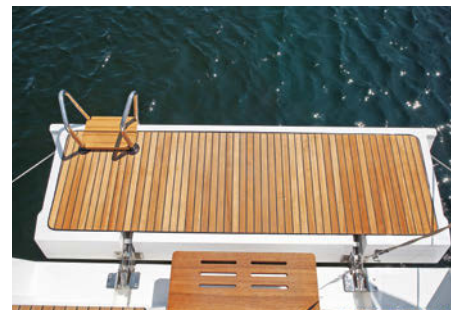
Auch nach Norddeutschland über den Händler AP Yachting in Laboe, wo Coronabedingt der Test nur verspätet stattfinden konnte, der üblicherweise gleich mit dem ersten ausgelieferten Boot absolviert worden wäre. Da liegt sie mit dem Heck zum flachen Steg, der einfacheren Begehrbarkeit wegen. Die Heckplattform ist kleiner als möglich, im Rahmen der kosteneffektiven Teilegleichheit ist das GFK-Teil bereits passend für die neue C38 konstruiert, die nächste neue Bavaria. Auffällig auch: Der Heckkorb ist nach achtern gekröpft, um noch etwas Platz im Cockpit zu gewinnen.

Beim Ablegen hilft das Bugstrahlruder, das jedoch nicht ausfahrbar, sondern in einem Tunnel eingebaut wurde, was die verlässlicher-solidere Lösung ist, aber etwas Geschwindigkeit kostet; das war unter Segeln jedoch kaum zu spüren. Der frische Eigner, vormals langjähriger Besitzer einer Bavaria 36, hatte beherzt ins Portemonnaie gegriffen und einen Hightech-Segelsatz bestellt, der noch nicht mal auf der Optionenliste auftaucht: Epex-Membranen von Elvström mit Lastfäden aus Technora Black und das Ganze mit schwarzer Taffeta geschützt, zu setzen an einem Rollreffrigg, ein Extra, das mit einem senkrecht durchgelatteten Segel nur wenig Fläche kostet. Die Segeltragezahl ist mit 4,5 selbst mit der kleineren Standard-Selbstwendefock vergleichsweise hoch. Der Wert verbessert sich auf satte 4,7, wenn die optionale Genua geordert wird. →



OPTIONAL

Die klappbaren Steuermannssitze sind wie auch die achteren Schotwinschen ein Extra



SERIENMÄSSIG

Die 2,20 Meter breite und 70 Zentimeter tiefe Badeplattform klappt per Handbetrieb



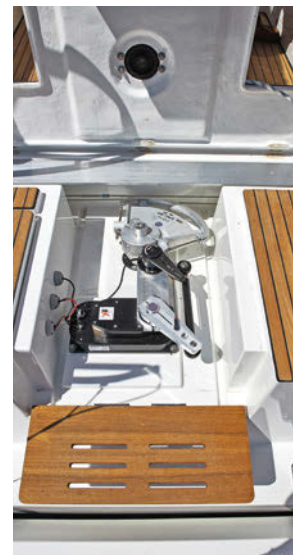
MULTIFUNKTIONAL

Nimmt den Gennakerhals, umschließt den Anker und dient als Tritt: der Bugspriet



FLEXIBEL

Bedienen Groß-, Genua- oder Gennakerschoten: die achteren Winschen



OFFEN

Gut erreichbar für Wartung und Reparatur: Autopilot und Ruderquadrant



TIEF

Durch weit nach unten ragende Öffnungen lassen sich die Backskisten besser nutzen



HILFREICH

Die Großschot ist zweigeteilt, was den Traveler ersetzen hilft und Vorteile bei Wind bietet

Mehr Fotos und Video unter www.yacht.de



FOKUS AUF VOLUMEN

Die 3D-Ansicht zeigt die ausgewogene Platzverteilung und die Großzügigkeit der Wohn- und Schlafräume

Bei 13 bis 16 Knoten Wind lieferte die Bavaria C42 jedenfalls auch mit Rollrefrigg eine sehr solide Vorstellung ab: Mit Druck in den Segeln legt sie sich auf den Chine und verharrt dort mit einer Krängung von knapp 20 Grad, ein sehr gesunder Winkel für die Leistung und angenehm obendrein. Die Geschwindigkeiten variieren je nach Höhe und Windspeed zwischen 6,8 und 7,2 Knoten, übliche Wendewinkel von 90 Grad lassen sich leicht erzielen.

Dabei steuert sich das Schiff mit angenehm-angemessenem Ruderdruck. Die Jefa-Anlage mit einer Übertragung per Kette und Draht war vielleicht etwas stramm eingestellt, aber das ist eine Sache von wenigen Umdrehungen mit dem Schraubenschlüssel – zudem die Mechanik bestens unter einer Klappe im Cockpit erreichbar ist (s. auch Foto auf vorheriger Seite). Das Ruder taucht selbst bei Lage nicht aus, der voluminöse Bug macht sich beim Segeln nicht negativ bemerkbar, alles fein. Geschwindigkeit und Höhe lassen sich leicht abrufen, die C42 ist eines jener Boote, das sich gut und gerne

steuern lässt, eine Eigenschaft, die nicht alle Konstruktionen mit sich bringen. Eine volle und zwei Drittel Umdrehungen sind von Anschlag zu Anschlag nötig, das ist gerade noch direkt genug.

Die 90-Zentimeter-Räder (auch bei Bavaria ist hier veraltete Stahlware der Standard) stehen angesichts des breiten Cockpits recht weit innen, an die Reling anlehnen funktioniert für den Steuermann im seitlichen Sitzen nicht ohne Rückenpolster (die

es als Extra gibt). Und an Steuerbord sitzt der Rudergänger durch den kurbelbedienten Achterstagspanner etwas beengt.

SCHOTFÜHRUNGEN NACH WUNSCH

Die travellerlose Großschot ist zweifach ausgeführt und auf dem Kajütdach angeschlagen. Es führen zwei separate Schoten vom Deck aus am Baum entlang, vorn auf den Aufbau und zu den im Serienstandard einzigen beiden Winschen am Niedergang, die auch für die Fallen dienen. Wer eine Genua oder gar Code Zero und Gennaker ordert, wird in zwei weitere Trommeln auf dem Süll investieren. Und wer auch mit kleiner Crew oder als Rudergänger generell vom Rad aus ins Segelgeschehen eingreifen will, kann achtern zwei Winschen an Deck erhalten, mit der die Selbstwendefock oder die Genua und die Großschot gefahren werden. Die doppelte Großschot hat in jedem Fall Vorteile: Der Baum lässt sich auch ohne Traveller nach Luv ziehen, und in einer Starkwindhalse kann die Crew den Baum mit zwei Schoten sehr kontrolliert schiffen.

UND PLÖTZLICH HAT BAVARIA DIE MODERNSTE OPTIK ALLER GROSSWERFTEN



KLARE KANTE

Gekonnt gestaltete und geschickt platzierte Schrägen und Winkel verleihen der jüngsten Bavaria eine ebenso maskuline wie moderne und dynamische Optik

Weitere Besonderheiten an Deck: Auch die Dreikabinenversion bietet mehr als nur die beiden üblichen Stauräume in den Duchten: Ein großer Teil des Hecks wird ebenfalls zum Stauen genutzt, hier stehen rund 600 Liter Volumen bereit, genug für ein zusätzliches Segel oder ein zusammengelegtes Schlauchboot.

Und der V-Bug ermöglicht eine kleine Segellast, die mit einem größeren Deckel jedoch besser nutzbar wäre, aber für Fender und Leinen in jedem Fall ausreicht. Ein weiterer Vorteil dieser Bugform ist das breitere und somit vorne besser begehbare Deck. Dazu trägt auch der optionale Bugspriet bei, der den Anker umschließt, als Anschlagpunkt für den Hals von Gennaker oder Code Zero dient und der sich mit einer Leiter ausstatten lässt, wodurch das Boot nordeuropäisiert wird: Dann ist mit dem Bug voran auch der Gang an Land auf den flachen Steg oder die Schäre möglich. Fehlt nur noch die Scheuerleiste, ebenfalls ein Extra.

Dinge wie diese zeigen das Bemühen der Werft um niedrige Kosten für einen konkurrenzfähigen Preis. Dafür stehen auch fixe statt versenk- oder wegklappbare Klampen oder unverdeckt laufende Fallen auf dem Kajütdach – beides Dinge, die sich schönreden lassen: Starre Klampen sind weniger anfällig und durabler; Fallenkanäle sind schlecht sauberzuhalten, darin montierte Beschläge kompliziert zu erreichen und Leinen schwieriger zu ersetzen.

VARIABLES INTERIEUR

Und ab durch den Doppeltür-Niedergang über die fünfstufige gut begehbare Treppe →



»Sie schwimmt und segelt, WIE SIE SOLL, die Gleichtteile-Strategie geht auf, und wir verdienen mit ihr auch Geld – was bei anderen Typen nicht immer der Fall war. Wir sind zufrieden!«

Produktmanager Pascal Kuhn



SAFFIER SE 37 LOUNGE

Eine Yacht die keinem Standard entspricht, sondern einen neuen Standard setzt: Den Saffier Se 37 Lounge Standard. Ein einzigartiges Konzept ohne Kompromisse. Denn warum faule Kompromisse eingehen, wenn das gar nicht erforderlich ist?

SAFFIER ELEGANCE-RANGE MODERNE DAYSAILERS



SAFFIER SE 33
ULTIMATE DAYSAILER

SAFFIER SE 26
OPEN DAYSAILER

SAFFIER SE 23
DAYSAILER

NORDDEUTSCHLAND: DIAMOND YACHTS GMBH

Yachtzentrum Baltic Bay • Bönn 17 24235 Laboe • Tel. + 49 (0) 4343 42270
info@diamond-yachts.de • www.diamond-yachts.de

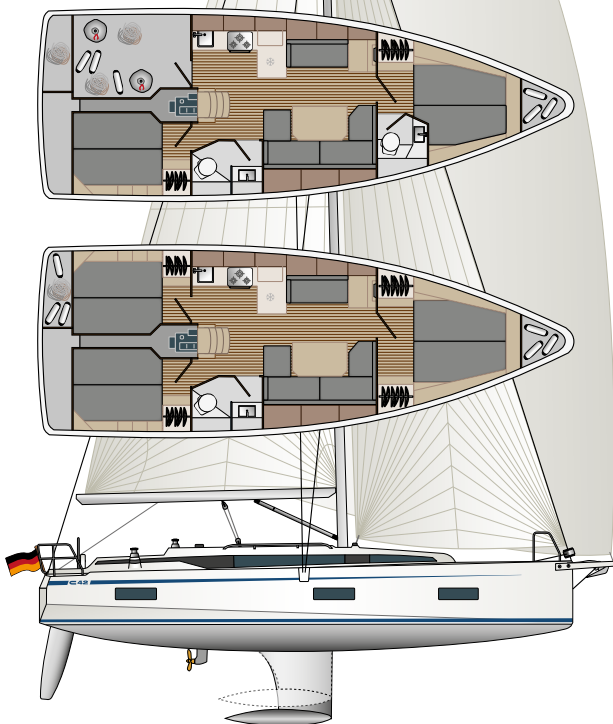
SÜDDEUTSCHLAND: BAVARIA BOOTE BÖSCH GMBH & CO.KG

Im Gewerbegebiet 12 • 83093 Bad Endorf • Tel. + 49 (0) 8053 40480
info@bavariaboote.de • www.bavariaboote.de

NIEDERLANDE / WESTDEUTSCHLAND: SAFFIER MARITIEM BV

Rondweg 20 • 1976 BW IJmuiden • Niederlande • Tel. + 31 (0) 255 512 860
info@saffieryachts.com • www.saffieryachts.com

Möglich sind zwei oder drei Kabinen sowie ein oder zwei Nasszellen



MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

45 Grad	7,1 kn
60 Grad	7,6 kn
90 Grad	7,8 kn
130 Grad*	8,7 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschw.: 12–15 kn (4 Bft.)

Wellenhöhe: Dünung ca. 0,4 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 4,5

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl ist mit der Selbstwendefock (Standard) gerechnet

KOJENMASSE

Vorschiff	2,05 x 1,80/1,30 m
Salon (Steuerbord)	2,35 x 0,60 m
Achtern (je)	2,00 x 1,60 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

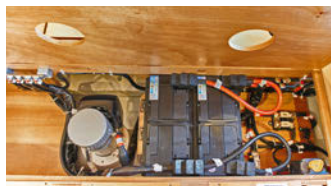
STEHHÖHE

Vorschiff	1,96 m
Salon	2,01 m
Nasszelle	1,95 m
Achtern	2,06 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel



Der Yanmar ist von allen Seiten gut erreichbar unter dem Niedergang eingebaut



Der Bugstrahler ist nicht ausfahrbar und werkelt in einem festen Rohr

BAVARIA C42

Yacht-BEWERTUNG

Steif, schnell, variabel im Deckslayout, großzügige Räume, stilistisch individuell: Die erste der neuen Linie kann und macht was her. Der Volumenrekord bringt keine optischen Defizite mit sich. Im Standard eher spärlich ausgestattet, dennoch in jedem Fall günstig

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Großes Rumpfvolumen, auch vorn
- + Niedriger Grundpreis
- + Solide und bewährt gebaut

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Gutes seglerisches Potenzial
- + Schotführungen nach Wahl
- Nur optional einhandtauglich

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Sehr sauberes Finish
- + Sehr große Kojen

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Qualität der Komponenten
- + Backstinstauraum Dreikabiner
- Deckel der Segellast ist zu klein
- Viele Teile nur als Extra

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Cossutti Yacht Design*

CE-Entwurfskategorie A

Rumpflänge 11,98 m

Gesamtlänge (mit Bugspriet) .. 12,90 m

Wasserlinienlänge 11,27 m

Breite 4,29 m

Tiefgang/alternativ 2,10/1,70 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit 8,2 kn

Gewicht 9,7 t

Ballast/-anteil 2,70 t/28 %

Masthöhe über Wasserlinie 20,10 m

Großsegel 53,8 m²

Selbstwendefock 38,9 m²

Maschine (Yanmar) 29 kW/40 PS

Kraftstofftank (Kunststoff) 210 l

Frischwassertank (Kunststoff) 210/460 l

Fäkalientank (Kunststoff) 70 l

Fender/Festmacher 476 €

Antifouling 2100 €

Segelklare Übergabe 1100 €

Preis segelfertig² 194 289 €

Aufpreis für Komfort-Ausstattung²

Leinenverstellbare Holepunkte -

Traveller mit Leinenführung -

Elektrische Ankerwisch 1785 €

Rohrkicker inkl.

Achterstagspanner inkl.

Springklampen 297 €

Sprayhood 2796 €

Teak im Cockpit 2989 €

UKW-Funkgerät, Log, Lot, Windmessanlage,

Autopilot (Advanced Paket) 9672 €

Ladegerät inkl.

Landanschluss mit FI-Schalter inkl.

230-Volt-Steckdose (eine) inkl.

12-Volt-Steckdose in der Navi inkl.

Heizung 4748 €

Druckwassersystem inkl.

Warmwasser-Boiler inkl.

Dusche WC-Raum inkl.

Cockpitdusche inkl.

Komfortpreis² 216 576 €

Garantie/gegen Osmose 2/5 Jahre

WERFT Bavaria Yachtbau, Bavariastraße 1, 97232 Giebelstadt; Tel. 09334/94 20; info@bavariayachts.com; www.bavariayachts.com

VERTRIEB Händlernetz

TESTYACHT AP Yachting, Laboe; Tel.

04343/494 02 93 www.apyachting.de

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{VS/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. 19 % Mehrwertsteuer

pe ins Innere. Das Testschiff ist hellholzlig furniert, Eiche war die Wahl, ansonsten liefert die Werft rötlich-dunkles Mahagoni in Kombination mit einem hellen Boden in Ulme-Optik. Eine weitere Alternative ist der Ausbau in dunkler Walnuss.

Zwei Kabinen sind der Standard, dann gibt es an Backbord einen riesigen Stauraum, und die Pantry wird nach achtern um ein großes Schapp erweitert, in dem sich ein zweiter Kühlschrank, ein Gefrierer oder weiterer Stauraum realisieren lässt. Die Optionen sind recht hochpreisig: Die zweite Achterkabine kostet 2963, der Eichenausbau 4272, eine Nasszelle im Vorschiff 4867 Euro. Und für 2487 Euro lässt sich der Salontisch herunterfahren und mit Polstern belegen. So entsteht dort eine weitere, wenn auch mit 1,35 Meter schmale Doppelkoje. Der Salontisch ist auf ein Gardemaß von 1,18 mal 1,18 Zentimeter ausklappbar. Dann ist er auch von Mitsegelern zu nutzen, die an Backbord auf dem zweiten Sofa sitzen. Das die Platte haltende Gestänge erscheint jedoch zu schwach, das Ganze ist recht wackelig.

IM STANDARD FEHLT ES HIE UND DA

Gute Noten insgesamt für die Pantry: Die Arbeitsfläche ist groß, der Stauraum ebenso, es gibt zahlreiche Staumöglichkeiten auch für Kleinkram, und der Kühlschrank ist mit einem Volumen von 110 Litern haushaltsüblich. Und die recht tiefe und sauber ausgebaute Bilge lässt sich hervorragend ebenfalls zum Stauen von Lebensmitteln nutzen.

An den Herd schließen zwei große Arbeitsflächen an. Es gibt jedoch Mankos: Die Kardanik des Ofenkochers, der sogar mit unüblichen drei Flammen ausgestattet ist, schlägt auf Backbordbug bereits bei 17 Grad Lage an, das ist nicht genug. Und im Standard reicht die Querbelüftung in Salon und Pantry nicht. Die in die Aufbauscheiben eingelassenen kleinen Klappfenster kommen erst als Extra an Bord, kosten 1654 Euro. Es gibt weitere Dinge, die der Kunde in der Basisausführung vermissen wird. Beispielsweise ist die Batteriekapazität mit 180 Amperestunden knapp.

Eine am Hauptschott untergebrachte Navigation mit einer Fläche von 74 mal 60 Zentimetern gibt es auch, die angesichts heutiger Technik und Verhaltensweisen zum Mini-Büro mutieren wird. Dennoch willkommen: Seekarten lassen sich in einem senkrechten Fach stauen, das in den Tisch integriert →



Auf Wunsch lässt sich der Tisch absenken und mit Polstern in eine Doppelkoje umwandeln

LICHTE WEITE

Gemäß dem ZEITGEIST ist das Boot unten hell und luftig – aber nur, wenn der Kunde die optionalen Oberflächen wählt



GESPART

Die Fenster im Aufbau sind ein Extra, und die Plissees haben oben leider keine Blenden



GELIEFERT

Die Pantry bietet viel Fläche, Stauraum und die Option auf eine zweite Kühleinheit



GEWONNEN

Der Koje kommt das enorme Volumen im Vorschiff zugute: 1,80 Meter auf Schulterhöhe



GENUTZT

Die Räume unter den Salonsofas und Kojen sind teils zum Stauen sauber ausgebaut

KONKURRENZ SCHLÄFT NICHT



BENETEAU OCEANIS 40.1

Sie ist die jüngste Neuerscheinung in der wichtigen und großen Gruppe der Tourenboote um zwölf Meter Rumpflänge und wird mit ihrem vielseitigen Konzept die Klassenstandards nochmals frisch definieren können. Einfach, geradlinig, unverspielt und bis in Details durchdacht geplant – die Oceanis 40.1 aus der weltgrößten Werft bereichert das Angebot.

Was die Beneteau von der Bavaria C42 im direkten Vergleich abhebt, ist die Möglichkeit, das Wohnangebot unter Deck auf bis zu vier Doppelkabinen und zwei Toilettenräume auszubauen – so viel Varianz ist neu bei den 40-Fußern. Einzig die Dufour 430 kann als Option ebenfalls mit bis zu vier Kammern ausgebaut werden, allerdings ist sie auch gut einen halben Meter länger (s. unten). Bei der Oceanis 40.1 kann dazu auf Wunsch und für den Einsatz im Charterbetrieb im Vorschiff eine Kabine mit zwei übereinander liegenden Einzelkojen abgetrennt werden. Den Plänen nach zu urteilen würde es darin bei Doppelbelegung allerdings eng werden.

Möglich geworden ist diese Varianz dank einer ausgeprägten und bis zum Bug durchgezogenen Aufkimmung des Rumpfs, womit ein erhebliches Mehrvolumen vor allem im Vorschiff einhergeht. Im Vergleich zum Vorgängermodell 41.1 ist bei der 40.1 die Pantry jetzt als deutlich größeres Element in U-Form mit mehr Arbeitsflächen und Stauräumen auf der Steuerbordseite in den Salon integriert.

Im Test unter Segeln in Frankreich bei perfekten Bedingungen hat die Neue von Beneteau solide Leistungen beweisen können. Die YACHT-Redaktion hat das Schiff nach dem langen Corona-Shutdown fast gleichzeitig mit der Bavaria C42 probegesegelt. Der ausführliche Testbericht der Oceanis 40.1 folgt im nächsten Heft, Ausgabe 17/2020.



Rumpflänge	11,99 m
Wasserlinienlänge	11,70 m
Breite	4,18 m
Gewicht	8,2 t
Segelfläche	69,8 m ²
Segeltragezahl ¹	4,14
Preis ²	198 970 €
Komfortpreis ²	232 970 €
Stückzahl/seit	2020/2
YACHT-Test	17/2020

DUFOUR 430

Rumpflänge	12,50 m	Kabinen/Kojen max.	4/8
Wasserlinienlänge	11,69 m	Preis ²	232 533 €
Breite	4,30 m	Komfortpreis ²	275 986 €
Gewicht	9,7 t	Stückzahl/seit	
Segelfläche	75,6 m ²		ca. 130/2019
Segeltragezahl ¹	4,08	YACHT-Test	3/2019

Etwas größer als die Konkurrenz. Preislich gehoben. Bis zu vier Doppelkabinen möglich. Vergleichsweise wenig Tuch



HANSE 418

Rumpflänge	11,99 m	Kabinen/Kojen max.	3/6
Wasserlinienlänge	11,40 m	Preis ²	189 091 €
Breite	4,17 m	Komfortpreis ²	210 161 €
Gewicht	9,8 t	Stückzahl/seit	
Segelfläche	87,0 m ²		ca. 160/2017
Segeltragezahl ¹	4,36	YACHT-Test	2/2018

Bewährte Fahrtenyacht zum relativ günstigen Preis. Hohes Potenzial, variantenreich, gelungenes Deckslayout, hell und luftig



SUN ODYSSEY 410

Rumpflänge	11,99 m	Kabinen/Kojen max.	3/6
Wasserlinienlänge	11,47 m	Preis ²	199 682 €
Breite	3,99 m	Komfortpreis ²	225 178 €
Gewicht	7,7 t	Stückzahl/seit	
Segelfläche	77,1 m ²		ca. 90/2018
Segeltragezahl ¹	4,45	YACHT-Test	18/2018

Walkaround-Cockpit, Salon mit Tageskoje, sinnvolle Varianten: ein Boot mit Fitnessen und relativ viel Segelfläche





Schiebt eine große Welle: Der V-Bug drückt zuweilen reichlich Wasser zur Seite. Die Rumpf-Chines laufen bis ins Vorschiff aus

ist und an das Baguetteschapp auf einigen früheren Booten aus Frankreich erinnert.

Das Standard-Bad im Salon ist mit einem Duschabteil ausgestattet, in dem auch das WC steht und das mit einer Plexiglastür separiert ist. Gut: Die Rumpfdurchbrüche und Seeventile kommen von der neuseeländischen Firma Trudesign; sie bestehen aus hochfestem Kunststoff, sind temperaturbeständig und vor allem langlebiger als die üblicherweise verwendeten metallischen Ausführungen.

Und in Bug und Heck zeigen sich schließlich die Vorzüge des großen Rumpfvolumens, das dem Boot schon seglerisch auf die Sprünge geholfen hat: Die Achterkojen sind beide 1,60 Meter breit und dabei rechteckig, die Kabinen luftig und großzügig. Zwischen den Kojen blieb sogar noch genug Platz für einen breiten schallisolierenden Kanal, der Schläuche und Installationen aufnimmt, sowie hinter den Kojen für einen Technikraum und besagte tiefe Backskiste. Die Eignerkabine im Vorschiff beherbergt gar eine auf Schulterhöhe 1,80 Meter breite Kojе und

obendrein reichlich Stauraum in Schränken und unter der Matratze.

ZURÜCK ZUR ALTEN STÄRKE

Bavarias Neue ist, zumindest wenn mit guten Tüchern ausgestattet, genussvoll zu segeln und zu steuern. Kiele, Rigg, Tücher, Inneneinrichtung: Die C42 lässt sich stark individualisieren. Die Bedienung der Schoten wird schnell auf die persönlichen Bedürfnisse angepasst. Die Ergonomie stimmt

im Wesentlichen. Und die progressiven Linien dürften ihre Anhänger finden. Insgesamt ein gutes stimmiges Paket, das für Bavarias Zukunft steht. Und der Preis passt. Knapp 190 000 Euro für das zwölf Meter lange Boot im Standard, das schafft von der Konkurrenz derzeit nur Hanse. Vergleicht man die Komfortpreise, denen ein ganzes Bündel von wünschenswerten Extras zugrunde liegt (s. Datenblatt auf Seite 58), schneidet die C42 immer noch sehr gut ab.

Das ehrliche Boot zum fairen Preis – diesen Return hat die Werft mit Bravour geschafft und obendrein Neues geliefert, eine Yacht mit dem gewissen Extra. Der Kunde muss sich freuen, die Auswahl in der beliebten Klasse ist größer und noch attraktiver geworden. Und sie wächst weiter: Mit langer Verzögerung hat nun Beneteau seine Oceanis 40.1 gebracht (Test im nächsten Heft). Die Französin ist zwar nicht ganz so breit wie die Bavaria, bringt aber dafür gar bis zu vier Kabinen mit.

DIE C42 IST EINE DER BESTEN BAVARIAS ALLER ZEITEN, AUCH FÜR DIE WERFT

FRIDTJOF GUNKEL