

Alles, was man

Wer „A“ sagt, der muss auch „B“ avaria sagen. Auf den Punkt gebracht: Wer ein, sportliches, bewohnbares und darüber hinaus preislich interessantes Boot der Zehn-Meter-Klasse sucht, der wird kaum umhin kommen, sich einmal näher mit der „Bavaria Sport 34“ auseinanderzusetzen. Sicher, unter den 34er Sportlern ist die Bavaria nicht alleine am Markt, doch eine gewisse Sonderstellung muss ihr zugebilligt werden, vornehmlich in Preis und Qualität.

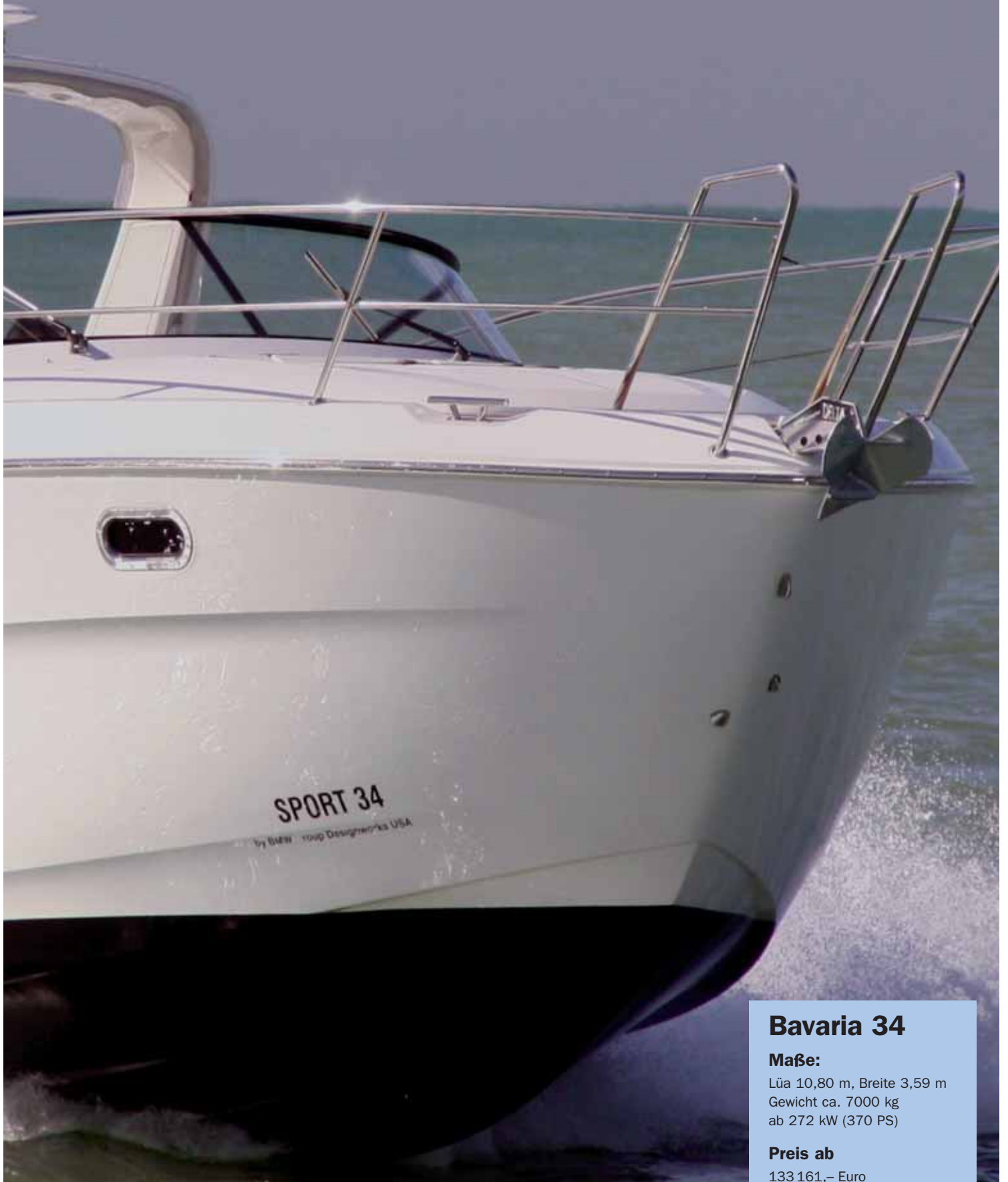
Von **Claus Breitenfeld**

Die Bavaria 34 trägt unverkennbar die deutliche Handschrift der „BMW Group Designworks USA“, einer Tochtergesellschaft von BMW. Erstmals der Öffentlichkeit als Weltpremiere auf der Interboot 2010 in Friedrichshafen im September vorgestellt, stand auch bald die nächste Variante dieses Modells zur Auslieferung parat, nämlich eine Hardtop-Ausführung, die im Frühjahr pünktlich zur bevorstehenden Saison letzten Jahres an den Start ging.

Vielleicht wundert sich der eine oder andere Leser darüber, dass ein Boot dieser Größenklasse unter anderem auch mit Benzinmotoren – wie von uns getestet – bestückt wird. Eine durchaus berechnete Frage, schließlich zeigen sich Ottomotoren in der Regel deutlich durstiger als dieselnde Selbstzünder. Dennoch macht es für den Durchschnittsfahrer, bezogen auf die saisonal abgepulten Betriebsstunden, durchaus Sinn, sich für diese Variante zu entscheiden. Wer sein Boot pro Jahr nicht mehr als 50 bis 100 Stunden bewegt – und das ist bei bis zu 90 Prozent der Privateig-



braucht



Bavaria 34

Maße:

Lüa 10,80 m, Breite 3,59 m
Gewicht ca. 7000 kg
ab 272 kW (370 PS)

Preis ab

133 161,- Euro

ner der Fall – der bräuchte viele Jahre, um die Differenz zwischen den Mehrkosten eines Dieselmotors zum Benzinmotor durch niedrigere Kraftstoffkosten und Verbrauch beim Diesel zu kompensieren. Zumal es jetzt auch für den Bodensee preisgünstigere Umrüstvarianten der amerikanischen Fourstar-Motoren auf die derzeit noch geltende BSO II gibt.

Egal, wie sich künftige Eigentümer auch entscheiden, die neue Bavaria 34 ist ein Hingucker. Sie vermittelt bereits beim bloßen Ansehen dynamische Sportlichkeit, ausgewogene Proportionen und pfliffiges Design an und unter Deck. Hier stehen Preis und Leistung in einem vernünftigen, ausgewogenen Verhältnis. Wem die im Basispreis enthaltene Ausstattung, die das Boot bereits als fahrfertig daherkommen lässt, nicht genügt, dem steht es frei, aus den Zusatzpaketen draufzusatteln bzw. sich einzelne Optionen an Bord zu holen.

Fahreigenschaften

Unser Testproband zeigte sich im Spätherbst gegenüber dem Tyrrhenischen Meer als durchaus ebenbürtiger Gegner, denn das Mittelmeer war kein Enten-

teich. Eine lange Dünung, kurzer Hack, also das komplette Repertoire konnte abgeritten werden. Und das meisterte die neue 34 mit Bravour. Fairerweise soll nicht verschwiegen werden, dass mehr aus Rücksicht auf den Faktor Mensch, weniger das Material, die Geschwindigkeits- und Manövrierversuche im Binnenbereich des ins offene Wasser mündenden Canale di Fiumicino abgespult wurden.

Bei einem Wellengang von ca. eineinhalb Metern in der Amplitude lassen sich kaum realistische Fahrwerte ermitteln, zumal nicht verhindert werden kann, dass das Boot talwärts bei Gleitfahrt ins Surfen kommt und gegenan vom Wellenberg gebremst wird. Darüber hinaus macht es auch wenig Sinn, aus blinder Sturheit den Hebel auf den Tisch zu legen, was allemal in der Praxis fern jeglicher Realität wäre.

Dennoch, so um die 3500 bis 4000 U/min, also in zügiger Marschfahrt, steckte die 34 die raue See problemlos weg, ohne dass sich dabei der „Joghurt-Becher-Effekt“ bemerkbar machte. Kein hohles Schlagen oder nerviges Dröhnen.

Die Gleitgrenze machen

wir bei einer Drehzahl von 3200 U/min fest, 29,6 km/h (16 kn), erreicht nach etwa 12 Sekunden. Grundsätzlich gleitet der Rumpf auch noch bei etwas weniger Umdrehungen, doch mit fünf Personen an Bord erscheint es wenig sinnvoll, sich permanent an der Verdrängergrenze zu bewegen.

Bestens abgestimmt ist die Propellerbestückung der beiden Duoprops, Größe „F4“, die eine maximale Drehzahl von 5150 U/min zuließen, gerade einmal 50 Einheiten unter dem von Volvo Penta vorgeschriebenen Nennwert. Ergebnis: 73,6 km/h (39,7 kn), Phonwert 83 dB(A) am Steuerstand, eingeschlossen Wind- und Wellengeräusch. Da kann nicht gemeckert werden. Auch hierbei sei der Binneneffekt nicht unterschlagen, auf offener See kann's durchaus lauter werden, je nach Wasserverhältnissen.

Aus voller Fahrt die 34 bei hart gelegtem Ruder in die Kurve reingedrückt, lässt die Geschwindigkeit logischerweise Federn, doch viel wichtiger ist es, dass weder Kavitationserscheinungen noch das achterliche Wegschmieren oder Einhaken zu registrieren waren. Sauber

auch die Slalomfahrt voraus, wobei man sich etwas an das leichtgängige, elektrische Ruder gewöhnen sollte, das mit erfreulich wenig Umdrehungen – drei von Seite zu Seite – im Fahrbetrieb auskommt.

Als zügige, ökonomische Marschfahrt (knapp 90 Liter Spritverbrauch für beide Maschinen pro Stunde) legt sich der Chronist bei 3500 U/min fest, 41,3 km/h (22,3 kn), 76 dB(A) am Steuerstand, was durchaus noch entspannte, Stimmband schonende Konversation zulässt.

Vernachlässigt werden darf zudem der Faktor Manövrieren. Mit zwei Maschinen die Bavaria bei gegenläufiger Propellerrotation problemlos auf dem Teller zu drehen, ist die eine Sache, in neutraler Ruderposition sich des Volvo Penta Joysticks zu bedienen, die andere. Egal, in welche Richtung auch immer gewünscht, mit dieser Technik kommen auch unerfahrene Skipper klar. Resümee: alles gut, alles bestens.

Bezahlbare Ausstattung

Auch hier soll die Kirche im Dorf bleiben. Ein 34-Fuß-Boot mit goldenen Wasserhähnen, Marmorplatten,



Sportliches Fahren mit der Bavaria 34. Das Boot ist nicht nur ein „Papiertiger“, unsere Bilder beweisen, dass das auch der Realität entspricht.



Das Cockpit bietet alles, was man sich wünscht – bis hin zum Grill.



Eine stattliche Nasszelle.



Viel Holz wird für den Salonausbau eingesetzt.



Die geräumige Eigenerkabine im Vorschiff.

Perserteppichen und Bruyèreholz auszustatten, würde vom Skipper-Normalverbraucher sicherlich als Schwachsinn gewertet werden, exorbitante Kosten verursachen und auch nicht besser laufen.

Im Gegenteil, es wäre schwerer. Der Freizeitkapitän von heute verlangt nach bezahlbarem Vergnügen, ausgewogenem Komfort und einem Preis, der Qualität angemessen, ohne dabei die Sicherheit zu vernachlässigen. All das bietet diese Bavaria. Wer auf goldene Teller und Löffelchen steht, sollte sich anderenorts orientieren, die Suppe daraus schmeckt allerdings auch nicht anders. Im Klartext: Was Bavaria hier bietet, ist vom Preis-Leistungs-Verhältnis kaum zu toppen.

Sauber, gefällig und solide, der Furnier-Innenausbau in serienmäßigem Mahagoni, auch Eiche oder Nussbaum sind als Option möglich. Die Polsterung, sowohl unter als auch an Deck, entspricht gehobenem Standard, bar jeglicher Kritik auch die GfK-Verarbeitung, elektrische, elektronische und mechanische Installation, begonnen

vom aufgeräumten Motorraum mit Tritthilfe, bis hin zum übersichtlichen, ergonomisch gestalteten Steuerstand samt Carbonlook-Ruder.

Sehr schön auch die verlängerte Badeplattform mit verdeckter Badeleiter, an einem Bündel aus ihrer Vertiefung herauszulupfen. Riesig die achterliche Sonnenliege bei geklappter Rückenlehne der U-Sitzgruppe achteren. Ebenso üppig dimensioniert ist der darunter liegende Stauraum.

In der Wetbar an Steuerbord kann der Skipper mit elektrischem Grill brutzeln, während die Bordfrau genüsslich in Höhe des Steuerstandes die Relaxposition auf einer Wellness-Liege einnimmt.

Vernünftigen Seitenhalt bietet der Fahrerschalensitz, umklappbar in Offshoreposition, ausreichend Schutz die formschöne Windschutzscheibe. Alle zur sicheren Bootsführung erforderlichen Armaturen liegen blendfrei im Blick, ergonomisch aufeinander abgestimmt die Konstellation von Sitzposition, Ruder und Schaltung. Breite, bequeme, mit Teak belegte Gangbords (gilt für

alle Trittflächen an Bord), erleichtern den Weg aufs Vorschiff mit offenem Bugkorb und verdeckter elektrischer Ankerwinde.

Die getönte Plexiglasschiebetür verschwindet hinter dem Steuerstand und macht so den Weg frei unter Deck. Achtern in der Unterflurkabine liegen zwei Einzelbetten, die mit wenigen Handgriffen zum Doppelbett umzufunktionieren sind, gegenüber kann man auf einem Minisofa Platz nehmen.

Der Salon präsentiert sich mit vollwertiger Pantry, samt Mikrowelle, Kühlschrank, Spüle, Radio/CD Flachbildschirm und L-Sofa an Backbord. Die Nasszelle mit Dusche und Toilette wurde neben dem Niedergang an Steuerbord zur Cockpit-schottwand platziert. Im Vorschiff schließlich gönnt sich der Skipper eine Eigenerkabine mit V-Koje, die mit Einlegepolster zum vollwertigen Doppelbett umrüstbar ist. Besonders sei darauf hingewiesen, dass sämtliche Stauschränke innen, auch die Flächen unter den Polstern, lackiert sind. Nirgendwo trübt rohes Holz den Blick.

Zahlen

10,80 m	Lüa
10,28 m	Rumpflänge
9,20 m	LWL
3,50 m	Breite
1,15/0,70 m	Tiefgang
3,10 m	Höhe über WL
ca. 6200 kg	Leergewicht
ca. 7100 kg	Testgewicht
8	Personen
4	Kojen
2	Kabinen
272 – 2x 236 kW	Leistung
2x 236 kW	Testboot Benzin
Diesel o. Benzin	Motor
Z-Duoprop	Antrieb
520 l	Tank
133 161,- €	Basispreis
ca. 145 000,- €	Testboot

Vertrieb: **Royal Nautic AG, Seewiesstraße 7, CH-9403 Goldach**
Telefon +41 (0) 71 / 8 44 10 50
www.royal-nautic.com

Motorland Wassersport
Gutenbergstraße 23 – 25
D-68167 Mannheim
Telefon +49 (0) 6 21 / 3 38 00-31
www.motorland.de

- Stärken und Schwächen**
- + Basispreis
 - + Fahreigenschaften
 - + Bauausführung
 - + Raumangebot
 - + Grundausstattung



Fazit

Egal ob an oder unter Deck (durchgehend 1,90 Meter Stehhöhe), der „Zweikabiner“, die neue Bavaria Sport 34, überzeugt in jeder Hinsicht vom Raumgefühl und nicht minder den Fahreigenschaften. Ein kompaktes, leicht zu handhabendes Boot, nicht überlastet mit unnötigem Schnickschnack, das bereits in seiner Basisausstattung als fahrfertig anzusehen ist. Darüber hinaus steht es jedem Eigner frei, aus der umfangreichen Optionsliste nachzurüsten. Eine Preis/Leistung die sich sehen lassen kann.