

Bavarias Sportg

Den Namen Bavaria verbindet man mit attraktiven, aber unaufgeregten Fahrtenyachten. Modern konzipiert überzeugen sie mit Raumangebot, guten Allround-Eigenschaften und einem PreisLeistungsverhältnis, das sich sehen lassen kann. Sportlichkeit wird man den bayerischen Yachten, auch wenn sie heute von Farr Design stammen, eher nicht unterstellen. Denn sportlich an den Bavarias ist vielleicht allenfalls die Schnelligkeit der Modellwechsel. Doch mit der B/One will Bavaria jetzt auch eine Nische in der Regattaszene besetzen.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich** und **Michael Häßler**

B/One

Maße:

Lüa 7,28 m, Breite 2,49 m
Gewicht ca. 1050 kg

Preis ab

ca. 22 990,- Euro ohne MwSt.

erät





Moderne Rumpflinien beeindrucken durch ausgezeichnete Segeleigenschaften und hohe Leistung. Bei der Decksrüstung hätte sich die Werft mehr Mühe unausgegoren und improvisiert. Auch ist der Pinnenausleger für sauberen Gewichtstrimm kurz geraten.



Das Boot kann problemlos geslippt werden. Der Galgen mit Winde für die Kielflosse ist gut zu sehen. Gut gelöst ist die versenkte Anbringung des Gennakerbaums in einem Kanal an Deck.



Der Gennaker ist großzügig bemessen gemik durch das Vorluk ist gut geda



können. Das wirkt alles noch etwas



eher tiefe Kurse ausgelegt. Die Ber-
funktioniert aber nicht.

Bereits vor ein paar Jahren versuchte Bavaria eine sportliche Linie auf die Beine zu stellen. Verlorene Kiele und ein tragischer Unfall veranlassten die Werft, die Serie sang und klanglos wieder zu versenken. Mit dem Angriff auf die Sportbootklasse wagt Bavaria jetzt einen neuen Versuch in einem neuen Markt – einen mutigen, wenn man bedenkt, dass dieser Bereich von oben bis unten in allen Schattierungen bestens besetzt ist.

Für das Design hat man Hausdesigner Farr Yacht Design beauftragt. Und die amerikanischen Konstrukteure haben ihr derzeit bewährtes Rumpfkonzert wie wir es z. B. von der Farr 400 oder den neuen Ocean-Racern kennen, gekonnt auf 7,28 Meter Länge geschrumpft. Merkmale sind eine Wasserlinie fast so lang wie das Boot, ein voller Bugbereich und ein ausgeprägter U-Spant mit Chines im achteren Bereich. Zu erwarten sind: hohe Rumpfgeschwindigkeit, schnelles Gleiten und Raumwindstabilität.

Schale und Deck der B/One werden in Sandwichbauweise laminiert. Der Rumpf hat weder Schotten noch hohe Stringer, wie sie beispielsweise als Auflage für Kojenbretter oder Rohrkojen dienen könnten. Er ist unter Deck schlicht leer und nicht einmal eine Kiste für Ausrüstung oder eine Stautasche ist vorhanden. Stattdessen versteift eine eingeklebte Bodenplatte aus Spanten, Stringern und dem Kielkasten, die über die gesamte Rumpflänge reicht, den Rumpf und nimmt die Kiel- und Riggkräfte auf. Diese Bauweise ist rationell und erfordert keine aufwändigen Anpass- oder Laminierarbeiten am geschlossenen Rumpf. Sie verlangt aber nach mehr Materialeinsatz, um die notwendige Festigkeit und Steifigkeit zu erhalten. Gegenüber vergleichbaren Wettbewerbern ist die B/One daher tatsächlich schwerer. So wiegt die in etwa gleich lange Longtze Premier nur etwas mehr als die Hälfte (600 kg), bei na-

hezu identischem Ballastanteil (300 kg gegenüber 370 kg). Auch die schon fast wohnlich ausgebaute First Class 7 aus den achtziger Jahren wog nur 800 kg (Ballast 350 kg). Für welche Fertigungstechnik sich die Werft entscheidet, ist letztlich eine Frage des Preises und jeder weiß, dass Gewicht sparen Geld kostet. Die B/One ist also etwas schwerer, dafür kann sie preisgünstiger produziert werden.

Ein als Cruising-Paket extra bestellbarer Innenausbau besteht aus ein paar Brettern fürs Vorschiff und seitlichen Rohrkojen und Taschen. Damit kann der in der Grundversion nackte Rumpf in ein Schlafager für vier Personen verwandelt werden. Schnell ein- und ausbaubar entsteht aus dem Bausatz eine Notübernachtungsmöglichkeit für eine klamme Jugendtruppe. Mehr aber nicht. Die Frage, wo neben persönlicher Ausrüstung, beispielsweise Fender oder die nach der BSO vorgeschriebenen Gegenstände untergebracht werden soll, bleibt offen.

Für den Transport der B/One, der mit jedem Mittelklassewagen möglich ist, gibt es einen gut gelungenen Straßentrailer, der von Weber in Bodman hergestellt wird. Der T-Kiel ist mit einem Galgen für einfaches Slippen bis auf 30 Zentimeter hochholbar, abgesenkt reicht er 1,60 Meter tief. Eine Halterung für einen Außenborder ist nicht vorgesehen – zur Regatta ist also Landtransport oder Schlepp angesagt.

Mehr Pfiff zu diesem schnellen Riss hätte man sich beim Deckslayout erhofft, denn bei einem reinrassigen Sportboot erwarten engagierte Segler doch etwas mehr. Das Squareheadsegel lässt sich zwar auch per Hahnepot und Baumniederholer handhaben, der versierte Regattasegler wünscht sich vielleicht aber doch ein Travellersystem, am besten eines mit zwei Schlitten.

Dieses würde die Vorteile beider Systeme miteinander kombinieren ohne deren

Nachteile zu übernehmen. Vor allem könnte damit der Großschottrimmer alleine den bei solchen Segeln immens wichtigen Twist sofort anpassen und bräuchte dem Mann am Baumniederholer keine Anweisung nach dem Muster: „mehr, noch mehr, jetzt ist es zu viel...“ zu geben.

Weiterhin erwartet man auf einem Regataboot die Möglichkeit, Mastfall und Vorstagdurchhang jederzeit an die Windverhältnisse anpassen zu können, zumal der Fockholepunkt nur umständlich und in groben Stufen per Federbolzen verstellbar ist.

Auch muss manches Detail im Deckslayout noch etwas praxisgerechter überarbeitet werden.

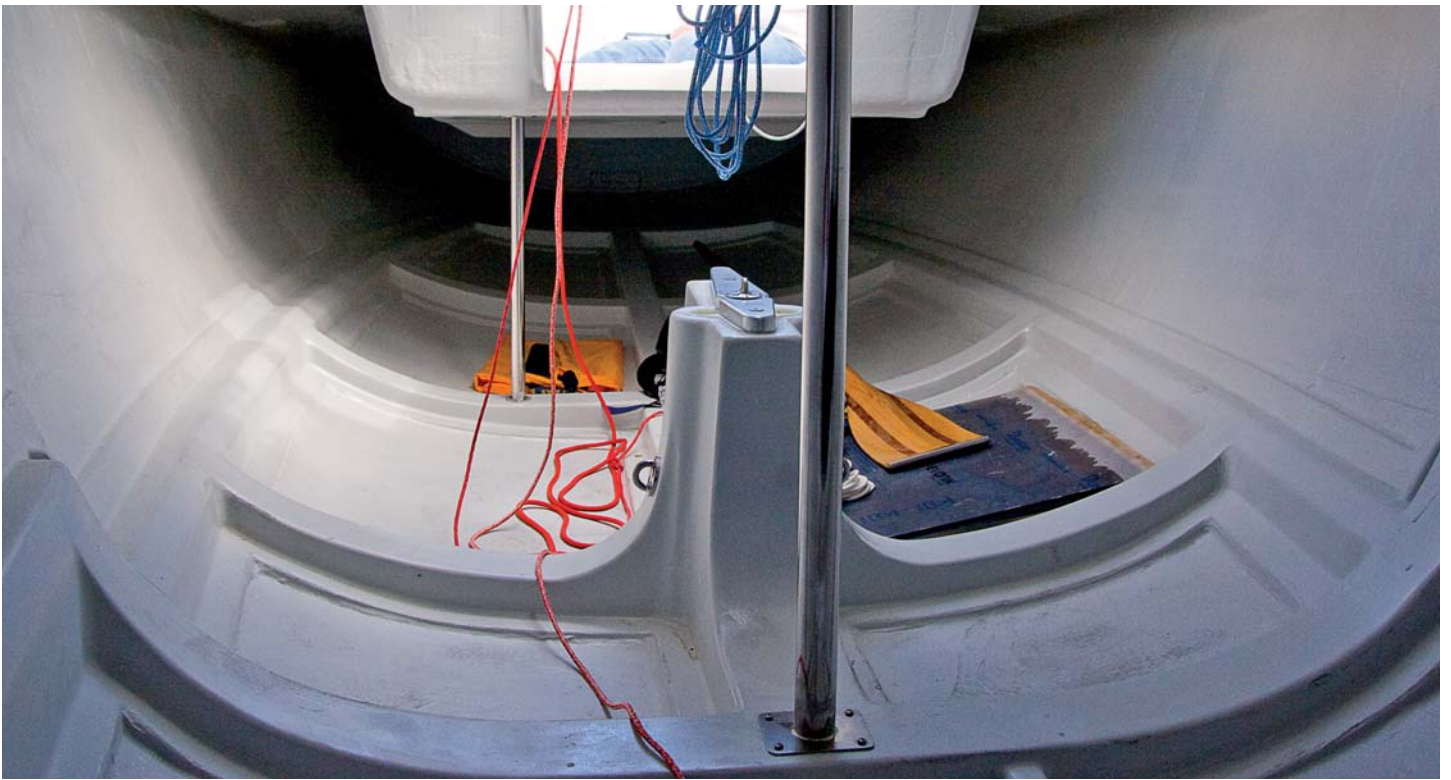
Beispielsweise stimmt der Klemmenwinkel am Großschot-Fußblock nicht und der Gennaker oder seine Schoten bleiben beim setzen, bergen oder schiften am Fockroller hängen.

Anderes wie die an sich gute Idee mit der Spitrompete im Vorluk funktioniert überhaupt nicht. Das Segel baut sich vor der Öffnung auf und rutscht nicht über die Kante des Luks. Vielleicht sollte Bavaria mal bei Skiffs wie der International 14 „spionieren gehen“ die ihren Gennaker ebenfalls durch eine Decksöffnung hinter dem Vorstag fahren.

Es besteht zudem ein Sicherheitsproblem, weil das Luk nicht verriegelt werden kann, solange Schoten und Fall hinein laufen. Das Boot verfügt über keine Auftriebskörper und auch über keine Lenzpumpe.

Das Rigg

Das Rigg ist vom Grundkonzept her gelungen. Es ist einfach zu bedienen sowie frei von Backstagen und Achterstag. Der Mast steht auf dem Deck und wird von einem gefeilten Salingspaar, Unterwanten und Oberwanten verstagt. Jumpstag oder Babywanten sind nicht vorhanden. Der Großbaum ginge vielleicht auch etwas filigraner, ist aber wohl ein Zugeständnis an den 32-fach untersetzten Baumniederholer. Ob der Mast dem Druck dieses Baumniederholers auch



Gähnende Leere unter Deck: Aus der B/One wird auch mit dem Kojenpaket kein Tourenboot. Weder eine Staukiste noch Taschen oder Schwalbennester sind vorhanden. Nicht einmal Schotten, an denen man diese relativ einfach befestigen könnte. Die Püttinge sind durch den äußeren Flansch der Rumpf-Deck-Verbindung verbolzt.



Noch nicht ganz praxistauglich: Das Vorsegel wird in Star-Manier mit Reißverschlusstasche am Stag befestigt. Dabei verläuft das Fockfall ebenfalls innerhalb der Tasche. Alleine lässt sich das Segel kaum setzen und für zwei Personen ist das Vordeck sehr eng.

ohne Babywanne standhält, konnten wir nicht testen.

Klassenpolitik

Nicht ganz zur Idee der angestrebten, strikten Einheitsklasse passt, dass der Segler am Ende zwischen einer un-

ter Deck leeren sowie einer Variante mit Cruising-Ausstattung wählen kann. Das konterkariert irgendwie den One-Design-Gedanken. So entsteht der Eindruck, dass die Werft zum Regattasportboot in manchen Punkten



Eine Bergertrompete für den Gennaker vorzusehen, ist grundsätzlich eine gute Idee. Diese ist aber noch nicht der Weisheit letzter Schluss. Das Segel rutscht nicht über das Deck ins Loch.

auf halbem Weg stehen geblieben ist. Einiges an Potential zu einer attraktiven neuen One-Design-Regattaklasse ist damit im Vorfeld nicht voll ausgelotet. Wenn es für alle Regattateilnehmer verbindlich wäre, Kojenbretter und Polster auf Regatten mitzuführen, könnte man sich Ausräumaktionen sparen und die B/One wäre trotzdem attraktiv.

Die Standardgarderobe besteht aus Dacron-Fock und Dacron-Großsegel. Den

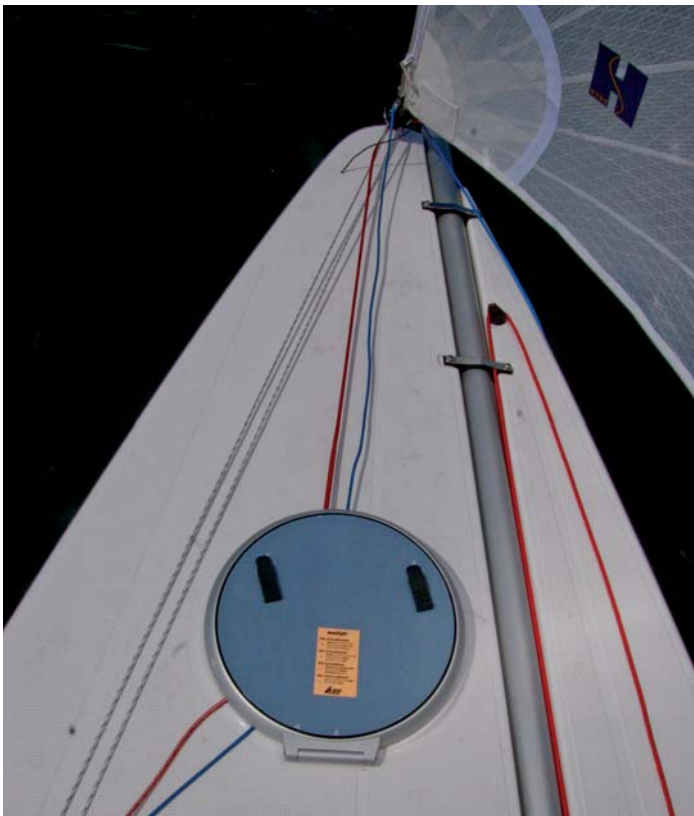
Racingsatz mit Foliensegeln und Gennaker (2540 Euro o. MwSt.) muss man separat bestellen. Verzichtet man auf den Cruisingsatz, dann bekommt man stattdessen einen Fockroller dazu. Für Regatten ist nur ein Satz Segel pro Saison zugelassen.

Anhänge

Sind die Segel gesetzt, ist auffällig, dass der Kiel für effektiven Auftrieb rund zwei Knoten Fahrt braucht, sonst fährt das Boot am Wind seit-



Schmale Alu-Flosse mit T-Bulb aus Gusseisen. Was strömungstechnisch und statisch vorteilhaft ist, hat Nachteile bei engen Manövern mit geringen Geschwindigkeiten. Außerdem sollte man Seegrasfelder meiden.



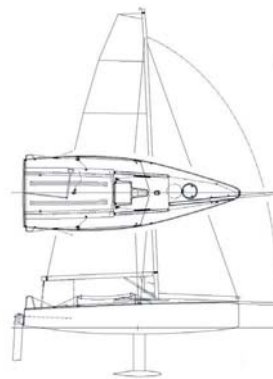
Das Vorluk kann nicht verschlossen werden, wenn der Gennaker darin untergebracht wird. Unterschneiden kann somit zum Problem werden.

lich wie ein Krebs. Das ist eine Eigenheit sehr schmaler Flossen, die ausreichend Anströmung brauchen, damit sie wirksam werden. Das gilt es beispielsweise bei Hafenmanövern oder auch an der Tonne bei Leichtwindregatten zu berücksichtigen. Unten an der Flosse hängt ein T-Bulb, der im Gegensatz zu einem L-Kiel zwar statische Vorteile hat, aber an Revieren wie dem Bodensee als

„Seegrasfänger“ nicht ganz ideal ist.

Der Ruderkopf kommt von Seasure, wo schon früher innovative Ruderanlagen für Jollen gefertigt wurden. Die Flosse ist ein Strangpressprofil aus Aluminium, das an den Enden verschweißt ist. Dass diese Schweißnähte nicht verputzt sind, will nicht so recht zum sonst hervorragenden Eindruck der Ruderanlage passen.

Zahlen



7,28 m	Länge über alles
7,00 m	Rumpflänge
6,37 m	Wasserlinie
2,45 m	Breite
350 kg	Ballast
1050 kg	Gewicht ca.
0,34 – 1,6 m	Tiefgang
21 m ²	Großsegel
11 m ²	Fock
46 m ²	Gennaker Race
22 990 €	Basispreis o. MwSt.
30 000 €	ca. Regattaklar m. Trailer o. MwSt.

Konstrukteur: **Farr Yachtdesign**

Werft: **Bavaria Yachtbau**

Vertrieb Bodensee / Schweiz:
Pro Nautik AG, Friedrichshafenerstr. 50, CH-8590 Romanshorn, Telefon +41 (0) 71 / 4 66 14 14, www.pro-nautik.ch

Stärken und Schwächen

- + **Segelleistungen**
- **Ausrüstung**

Fazit

Die B/One beeindruckt durch eine tadellose und äusserst leistungsfähige Konstruktion auf modernstem Stand und sehr guten Segelleistungen. Die Bauausführung ist erwartungsgemäß preisorientiert.

Bei der Ausrüstung wurden zwar solide und hochwertige Komponenten verbaut, bei Ausführungsdetails müssen sich die Bayern aber noch einiges einfallen lassen. Manches ist zu umständlich, hakt, hat die unpassende Länge oder ist schlicht nicht passend eingestellt. Die Technik entspricht dem Standard, den man von Bavaria erwartet, aber nicht dem gewohnten Arbeitsplatz eines versierten Regattaseglers.

Ob die B/One, wie angepeilt, als weltweite Einheitsklasse Erfolg hat, hängt auch von der klugen Formulierung der Klassenvorschriften ab. Entweder muss der Eigner mit dem „Laserstandard“ glücklich werden oder er lässt die Ausrüstung von einem erfahrenen Rigger optimieren, wenn er selbst kein versierter Spleißer und Schrauber ist.

Der Erfolg als Klasse hängt auch davon ab, wie lange die Werft das Boot im Programm führen möchte. Wenn der Modellwechsel so schnell vonstatten geht, wie man das von Bavaria gewohnt ist, dürfte sich sowohl die Anzahl der Personen, die sich ehrenamtlich in einer internationalen Klassenorganisation engagieren wollen in Grenzen halten, als auch die Käufer. Die Werft muss einige Jahre „Durststrecke“ einplanen und der Klassenstruktur Zeit geben, sich solide zu entwickeln und zu etablieren. Dazu ist Überzeugungsarbeit einer vor allem segelsportlich kompetenten Marketingmannschaft nötig. Sinnbefreite Phrasen wie „Crossover zwischen Jolle, Dinghy und Yacht“ sprechen vielleicht ahnungslose Einsteiger an. Erfahrene Regattasegler schrecken sie dagegen eher ab. Eine perfekte Alternative ist das Boot bereits jetzt für Schulung.