

DAS NÄCHST

Wenn die Marketingabteilungen der Werften Superlative für die Ankündigung von neuen Modellen verwenden, darf man ruhig skeptisch bleiben. Bei genauerem Hinsehen erweisen sich viele revolutionäre Versprechungen als kosmetische Kurskorrekturen. Bei der Vorstellung der brandneuen Bavaria R40 Fly in Split stand das Prädikat "revolutionär" ganz oben auf der Liste. WAVE nahm sich deshalb besonders viel Zeit für einen längeren Test.

Der erste Eindruck vom Fotoboot aus: noch nicht wirklich revolutionär. Das Prototyp-Boot zieht seine Kurven zwischen den Inseln vor Split. Die R40 wirkt kompakt, die beiden dunklen Einsätzen im Rumpf (sind es Fenster?) geben ihr ein eigenes Gesicht. Die Flybridge zieht sich dynamisch nach hinten und streckt das Boot optisch. Gleichzeitig bietet sie dadurch einen perfekten Schutzhimmel für das Cockpit. Bei der Heckansicht fällt auf, dass die Bewegungsachse konsequent auf der Backbordseite auf eine Linie gelegt wurde: von der Badeleiter auf die Badeplattform, links durch den Durchgang ins Cockpit oder über die Leiter hinauf zur Flybride. Gut gedacht, aber nicht wirklich revolutionär.





Was den Unterschied ausmacht, erfahre ich gleich anschliessend beim fliegenden Umsteigen vom Fotoboot auf die R40. Meine rechte Hand sucht instinktiv einen Halt und bewegt sich Richtung Seitenwand. Meine Augen schauen nach unten, ob das mit dem Übersetzen der Füsse klappt. Schon kommt von meiner Hand die beruhigende Meldung, das sie Halt gefunden hat. Wo denn das? Da war doch gar nichts... nur ein optischer Zierstreifen. Mit beiden Beinen sicher an Bord blicke ich hoch. Die verchromte Halteschiene liegt in einer eingelassenen Rille, steht also nicht aussen vor und wird optisch von ihr regelrecht geschluckt. So ist auch der Lufteinlass für die Motoren als Designelement integriert. Ich steige ins Cockpit und betrete den Salon. Ungläubig schaue ich mich um: bin ich wirklich auf dem kompakten Vierzigfüsser, den ich vorhin noch fotografiert habe? Puristische Linien, reduzierte Farben und Formen lassen den Innenraum der Bavaria viel grösser erscheinen. Bavaria? Bin ich überhaupt auf einer Bavaria? Das Ganze wirkt edel, geradezu luxuriös, ohne protzig zu sein.

Selbst der Steuerstand hält sich designmässig vornehm zurück, kein machomässiger Instrumentenoverkill, hier herrscht ein aufgeräumter Techniklook, schliesslich soll es ja zum zeitlosen Wohnzimmerlayout passen. Die R40 ist die erste Bavaria-Yacht die mit dem Volvo Penta EVC Glascockpit-System ausgerüstet ist. Das vollständig integrierte Kontroll- und Überwachungssystem erfasst sämtliche bootstechnischen Daten – einschliesslich Warnungen und Alarmfunktionen – und zeigt sie auf einem oder mehreren Hightech-Displays im Boot an. Einzig die Sofakissen setzen mit ihrem stilisierten florealen Muster einen fast übermütigen mediterranen Kontrastpunkt. Von der Pantry ist nichts zu sehen, ein zen-mässig wirkendes Sideboard, Spülbecken und Kochteil – alles sauber abgedeckt.



Dann schüttle ich die Hand des Mannes, der für die Neuausrichtung verantwortlich ist. Robert Chaffer, ein echter Brite, weitgereist, mit trockenem Humor und 10 Jahren Designerfahrung bei Princess Yachts. Er nimmt mich gleich mit auf einen Rundgang. Das Raumwunder R40 setzt sich auch ein paar Stufen weiter unten fort. Die Kabine im Vorschiff hat ein eigenes Bad, die zweite Türe mit Direktzugang ist für den Tageinsatz gedacht. Das Doppelbett splittet sich durch einen cleveren Mechanismus in zwei Einzelbetten.

Dann folgt der absolute Clou: mittschiffs öffnet sich eine riesige Mastercabin (Raumhöhe im Eingangsteil fast 2.5 Meter) mit grossem Doppelbett – und auf steuerbord ein pfiffiges Sofa mit unbezahlbarem Ausblick durchs Panoramafenster, auf backbord ein elegantes Sideboard. Auch hier wie in der Gästekabine: edle Hölzer, raffiniert kombinierte Oberflächenstrukturen, schöne Beleuchtungs-Highlights. Das eigene En-Suite-Bad punktet mit dem gleichen luxuriösen Look: Holz, separate Porzellan-Waschbecken und abgetrennter Duschteil. Wenn Badezimmer ein Entscheidungskriterium für die Boostwahl sind, dann besitzt die R40 in diesem Punkt deutliche Vorteile. Überall volle Stehhöhe (es sei denn, man misst mehr als 1.95 cm), der abgesenkte Kopfteil über dem Kingsize-Masterbett beträgt immer noch 84 cm – also noch mehr als genug, um keine Platzangst aufkommen zu lassen. Im Salon weist mich Robert auf die unsichtbar angebrachten Luftschlitze der Klimaanlage hin (“Lüftungsgitter sind hässlich”) und zieht alle Register sprich Schubladen: hinter den Eichenholztüren tarnen sich Geschirrspüler, Kühlschrank und Stauraum.

Flybridge-Feeling

Die Bavaria R40 ist ab Dezember auch als Coupé erhältlich, doch die Flybridge-Version steht für erhöhten Fahrspass im wahrsten Sinne des Wortes. Man genießt den Fahrwind im Gesicht und fühlt sich wie am Steuer eines sehr grossen SUVs, aber in Cabrio-Ausführung. Sechs Personen finden hier locker Sitz- und Liegeplatzmöglichkeiten. Das L-förmige Sitzsofa verlängert sich auf der Fahrerseite zu einer Sonnenliege mit hochklappbarem Rückenteil. Bei Schnelfahrt wäre es ratsam, die Personenzahl auf drei zu limitieren, mehr Gewicht auf der Flybridge könnte den Schwerpunkt unvorteilhaft nach oben rücken. Nach ausgiebigen Tests wird es wohl eine entsprechenden Sicherheitshinweis von Bavaria geben. Bei unserem ersten Fahrtstest waren wir zu dritt auf der Fly, zwei Personen befanden sich im Salon – absolut kein Problem. Die Überarbeitung des V-Rumpfes wirkt sich positiv aus, die S-förmigen Chines sorgen für mehr Spurtreue und Stabilität. Die R40 legt sich sanft in die Kurve und lässt sich auch von engeren Kurvenradien nicht aus der Ruhe bringen. Die Standardmotorisierung mit 2 x 330 PS bringt genug Leistung und Durchzugsstärke, wer etwas mehr Spritzig- und Sportlichkeit möchte, ordert zwei Volvo Penta D6-400 Motoren als Antrieb. Am Ende unseres ersten Testtages kommt noch echtes Prototype-Testfeeling auf, das intelligente Trimmsystem versagt seinen Dienst. Schuld ist eine durchgebrannte Sicherung und eine neue ist nicht an Bord. So geht es zurück in die Marina, das Anlegemanöver wird mit dem Aquamatic Joystick zum Kinderspiel. Ersatzsicherung eingesetzt (das elektrische Panel befindet sich unter der hochklappbaren Treppe beim Niedergang zu den Kabinen), Funktionstest ok, die R40 ist bereit für Tag zwei.



Keine leeren Versprechungen

Der nächste Tag bestätigt den guten ersten Eindruck, dieses Mal auch objektiv mit Zahlen belegt. Die R-Schlagwörter Responsive, Rapid, Recreation, Restful and Relaxing aus den Infounterlagen werden unter die Lupe genommen und schön der Reihe nach abgehakt. Responsive: ja, das Fahrverhalten ist tadellos, souverän und sicher. Rapid: die Angabe der Höchstgeschwindigkeit von 35 Knoten übertreffen wir sogar, auf dem Display zeigen sich flotte 37 Knoten. Diesen Wert haben wir ehrlicherweise "Downwind" erreicht, gegenan pendelte sich der V-Max-Wert bei 35.1 Knoten ein, Wellenhöhe ca. 30 bis 50 cm. Dabei war die Geräuschentwicklung im Salon (bei geschlossenen Türen) erfreulich niedrig, sodass wir uns problemlos unterhalten konnten. Die 72 Dezibel bei Langsamfahrt stiegen nur unwesentlich auf 78 an.

Unter dem Stichwort Recreation versteht Bavaria alles, was das Leben (und die Arbeit) an Bord erleichtert. Vom ergonomisch neu entwickelten Fahrstand im Salon mit drei (Einzel-) Sitzen und einer Tür vom Fahrstand zum Aussendeck mit der Belegklampe praktischer Weise in Griff-

nähe. Dazu gehörten auch die grosszügige Pantry mit vielen Arbeitsflächen, ein integrierter TV und jede Menge Kühlschränke: einer in der Pantry, einer im Cockpit unter der Treppe zur Flybridge und eine gut platzierte Webasto-Kühlschublade auf der Flybridge. Auf dem Achterschiff wird das R40-Cockpit mit einer aufklappbaren Wetbar inklusive Elektrogrill abgeschlossen. Dabei steht der Grillmeister auf der Badeplattform, die sonst einen Jetski oder ein Dinghy bis maximal 250 Kilo tragen kann. Auch der Sonnenplatz auf dem Vorschiff wurde neu durchdacht: die Doppelliege erfuhr mit Getränkehalter und einem Mini-Bimini einen komfortablen Upgrade. Trotz der üppigen Dimension bleibt noch Platz für eine 60x60 cm grosse Luke, die viel Licht in die Kabine bringt. Im Ankerkasten sind links und rechts Halterungen angebracht, wo die Fender clever Platz finden. Restful and Relaxing: voll erfüllt.

Auf dem Rückweg zum Hafen geniesse ich in der Mastercabine den Platz auf dem Sofa. Mit Blick durchs trapezförmige Fenster übers Wasser flitzen – herrlich entspannend.

BAVARIA R40 FLY

Gesamtlänge	12,52 m
inkl. Badeplattform	12,78 m
Rumpflänge	11,72 m
Gesamtbreite	3,99 m
Höhe über Wasser (ohne Radarmast)	3,98 m
Tiefgang	0,75 m – 1,08 m
Leergewicht, ab (ca.)	9.600 kg
Kraftstofftank (ca.)	900 l
Wassertank (ca.)	348 l
Personen, max. nach CE B	8
Kabinen	2
Badezimmer	2
Betten	4/6
Entwurf	J&J Design
Standard Motorisierung: Volvo Penta Dieselmotor 2 x D6-330 EVC (2 x 330 PS/mhp, 2 x 243kW)	
Grundpreis ab Werft (inkl. 19% MwSt.) EUR 351'169	

Pro Nautik AG

Friedrichshafnerstrasse 50
8590 Romanshorn
www.pro-nautik.ch

T STEFAN DETJEN

F STEFAN DETJEN, WERFT

BAVARIA R40 FLY



Best of Bavaria

**Interview mit Robert Chaffer,
Projectmanager Bavaria**

**Wir erleben hier eine ganz andere
Bavaria-Welt. Ist das die Zukunft?**

Die Zukunft hat mit der R40 bereits begonnen. Bavaria soll seine Markenwerte deutlicher herausarbeiten. Die hochstehende Qualität ist nur einer der Schlüsselfaktoren, die für die typisch deutsche Herkunft stehen. Ich orientiere mich gerne an deutschen Premium-Automarken, die es geschafft haben, weltweit zum Inbegriff für das "Made in Germany" zu werden und dabei ziemlich cool rüberzukommen.



**Sie orientieren sich an der
Autowelt?**

Sagen wir mal so, ich schaue mit einem Auge auch auf das, was sich im Automobilsektor abspielt. Man kann ja von allem lernen. Autodesigner stand übrigens auch einmal ganz hoch auf meiner Berufswunschliste. Interessant ist doch, dass es z.B. Mercedes gelungen ist, sich einen Namen als profanes Diesel-Taxi zu machen und sich gleichzeitig als Nobelmarke zu etablieren. Für Bavaria könnte das heißen: als Chartermarke einen sicheren Wert darstellen und andererseits zu einem begehrten Brand zu werden.

**Und da braucht es einen Engländer,
der den Deutschen sagt, was
deutsch ist?**

Warum nicht? Für einen Aussenstehenden ist es immer einfacher, da er unbefangen an die Sache herangeht. Wir verkaufen ja weltweit, da ist eine etwas internationalere Vision der deutschen Werte sicherlich hilfreich.

Eine Neupositionierung - das ist doch auch mit Risiken verbunden?

Ja und nein. Tatsache ist, dass der Markt frisches Blut benötigt, jüngere Käufer sollen sich für attraktivere Boote begeistern lassen. Unser hohe Bauqualität und das zeitlose Design garantieren gleichzeitig auch einen hohen Wiederverkaufswert. So kann sich jeder seinen Traum realisieren. "Realize your dream" lautete deshalb auch eine der Projektvorgabe für die R40.

Sie bringen die R40 bereits sehr früh aufs Wasser. Die echte Vorstellung findet ja dann erst im September in Cannes statt. Ist das nicht sehr gewagt, einen Pre-Production Prototypen der Fachpresse vorzustellen?

Natürlich sind einige Details noch "on workflow". Projektstart war Mitte Januar 2015, etwas mehr als ein Jahr später schwimmt unsere funktionstüchtige Vision. Das zeigt auch, dass wir sehr genau wissen, was wir tun und dass wir das Projektmanagement beherrschen.

Die echte Revolution findet ja bei uns intern statt. Rumpf und Deck werden in einem aufwendigen Vakuum-Infusionsverfahren gefertigt, das ergibt leichtere und dennoch noch stabilere Rümpfe. Die Yachten werden dann nicht mehr aus Einzelkomponenten zusammengesetzt, sondern der gesamte Innenteil kommt als Monoblock in die Schale. Das heisst: unser ganzer industrieller Fertigungsprozess wird verändert.

Zum Geld sparen?

Natürlich wird der Prozess bis ans Maximum optimiert. Aber das hat weniger mit Kostensparung zu tun, als mit Qualitätssteigerung. Monoblock bedeutet auch weniger einzelne Schnittstellen, d.h. die Leitungen laufen in einem Stück von A nach B. Verbindungen sind immer auch ein Risikofaktor, je weniger davon an Bord sind, desto höher ist die Zuverlässigkeit. Als Nebeneffekt erhöhen wir die Arbeitsqualität für unsere Bootsbauer. Bisher war Bootsbauen eine Tätigkeit, die mehrheitlich in gebückter Stellung ausgeführt wurde. Jetzt kann aufrecht montiert werden, Rückenschmerzen als Berufskrankheit werden reduziert. Wenn Sie so wollen, sind weniger Krankheitsabsenzen natürlich auch eine Kosteneinsparung.

Worauf sind Sie besonders stolz?

Dass wir trotz engem Zeitrahmen und der grossen Vision auch die Details gepflegt haben. Sie glauben ja gar nicht, wieviele an sich tolle Boote durch Kleinigkeiten beim Publikum durchfallen. Wir haben sämtliche Zonen der R40 verbessert und überall ein Maximum herausgeholt. Und dabei unterschiedliche Marktanforderungen berücksichtigt und mit einbezogen. Die alten Türdrücker waren z.B. richtige Nagelkiller – ein absolutes No-go für den US-Markt, wo sich die Skipperlady ja nicht ihre schicke Gelnägel ruinieren will. Auch die Getränkehalter machen in den USA eben nur im XL-Format wirklich Sinn. Und USB-Anschlussbuchsen sind auch für den europäischen Nachwuchs (über-) lebenswichtig.



Your dream
is our
challenge.

CH-9425 Buriel-Thal
Telefon +41 (0) 71 / 8 88 44 22



www.swisswoodenboats.ch