

DER SPORTSFREUND

An den Testtermin mit der Bavaria Sport 300 ging es mit hohen Erwartungen. Denn die 360 Coupé aus der überarbeiteten Sport-Linie hatte sich vor Jahresfrist prompt den internationalen BOB-Award in der Kategorie "Best for Family" geholt. Wie würde sich die kleinere Schwester bewähren? Wir fuhren die neu aufgelegte Yacht auf dem Bodensee.

Der neue Look steht auch dem Testmodell bestens. Grosszügige Rumpffenster, dunklegraue Designstreifen und die markanten, schwarz umrandeten Bullaugen gefallen auf Anhieb. Aber nicht nur das Designkonzept ist neu, bis hin zu technischen Details hat Bavaria die gesamte Sport-Line umfassend überarbeitet. Wenn sich eine Grosswerft auf eine Trendwende einlässt, dann muss sie sicher sein, dass die Akzeptanz möglichst hoch wird. Schliesslich lebt man von grossen Stückzahlen, da darf man sich keine Experimente erlauben und am Publikumsgeschmack vorbeiproduzieren. Sicherlich ging ein Aufatmen durchs Bavaria-Management, als die neuen Sport-Modelle die ersten Preise und Awards einheimsten. Die Rechnung ging auf, Made in Germany gepaart mit einer Prise südlichem Design, lautet die Erfolgsformel.

Bei der neuen Kleinen wäre es unfair zu behaupten, dass sie nur mit Designtricks zu punkten versucht. Bei einem Rundgang an und unter Deck wird ganz rasch ein erstes Fazit gezogen: so viel Boots- und Lebensraum auf einer solchen Schiffslänge trifft man nur selten an. Dabei wirkt alles nicht gedrängt oder überladen.

Die verlängerte Badeplattform streckt die Schiffsdimension nicht nur optisch. Betritt man die Yacht über das Achterschiff, geht es rechts über eine Stufe ins Cockpit. Vorbei an der Outdoor-Pantry und dem abgeschrägten Cockpittisch mit seiner U-förmigen Sitzbank gelangt man zum Steuersitz. Links daneben eine bequeme Doppelbank, für alle diejenigen, die mit dem Skipper nach vorne schauen und sich den Fahrtwind um die Nase wehen lassen wollen.

Wer sich über eine so clevere Zonenaufteilung und das Platzangebot freut, der wird unter Deck noch eine weitere Steigerung erfahren. Selbst wenn sich hier vier Personen gleichzeitig tummeln, es würde nicht eng. Die offene Küchenzeile und der anschliessende Essteil suggerieren Weite und Grösse, auch dank den Seiten- und Deckenluken. Mit dem Absenken des Esstisches entsteht aus der U-förmigen Sitzgruppe eine grosszügige Liegefläche, die alles andere als improvisiert aussieht. Viel Ablagefläche und Stauraum zeigen, dass die Innendesigner so ziemlich alle Register gezogen haben, um aus dem Rumpfvolumen so viel Raum wie möglich herauszukitzeln. Wieviele Computersimulationen waren dafür wohl nötig? Gelohnt hat es sich alleweil. Die Masterkabine wurde quer zur Schiffsrichtung platziert. Ungewöhnlich, aber die Idee hat Hand und Fuss.





Auf den See, auf den See!

Nachdem wir unsere Checklisten abgearbeitet haben, geht es zum Fahrtest. Wer hier allzu grosse Bedeutung auf den Begriff "Sport" legt, wird im ersten Moment wohl etwas enttäuscht sein – es gibt sicher sportlichere Boote als die 300. Die Bodensee-Motorisierung mit einem Volvo Penta V8 und seinen 380 Pferdestärken aus dem Benzinantrieb verrichtet ihren Job ohne Fehl und Tadel. Trotzdem kommt kein sportlich-aufregendes Feeling auf. Dazu fährt die Sport 300 einfach zu souverän und sicher.

Selbst bei gewagteren Manövern verhält sich die Kleine aus Giebelstadt ruhig und besonnen und bügelt Wellen mit deutscher Gründlichkeit glatt. Beim Testmodell kam die Leistung aus einem Volvo Penta V8 mit 380 PS auf die Welle. Beim Beschleunigen brauchten wir mit 2 Personen an Bord 13 Sekunden bis zur Gleitfahrt, die wir bei knapp über 4'000 Motorumdrehungen erreichten. Mit etwas mehr Gas ist man dann mit 48 km/h bei 4'500 Umdrehungen unterwegs. Legt man den Hebel ganz "on the



table" dann ist bei 61 km/h (Drehzahl 5'700) die obere Leistungslimite erreicht.

Auszuprobieren wäre eine Doppelmotorisierung (wahlweise Mercury Benzinmotor 2 x 250 PS, Volvo Penta Benzin 2 x 225 PS oder

Volvo Penta Diesel 2 x 220 PS), aber ändern würde sich nach unserer Einschätzung nicht sehr viel. Mehr Power benötigen die 4'700 Kilo Leergewicht nicht unbedingt. Beim Rumpfdesign wurde viel Wert auf Sicherheit und Seegängigkeit gelegt.

Die Decke über dem Doppelbett ist vielleicht etwas gewöhnungsbedürftig niedrig angesetzt, dafür entschädigt die "Eintrittszone" mit einer Sitzbank und relativ viel Platz. Allzu schnell vergisst man, dass man ja an Bord einer Dreissigfuss-Yacht ist, die keine neun Rumpfmeter misst. Also bitte wieder raus aus der Kabine und sich umschauen: hier wird viel geboten, fürs Geld und für die Schiffgrösse.

Auch die Nasszelle bietet mehr als das gesetzlich vorgeschriebene Mindestmass. Das Pump-WC lässt sich ohne Verrenkungen betätigen, eine Duscheinrichtung ist auch da und die Verdunkelungsoption ist im Serienpreis inbegriffen.

Standardmässig ist die Inneneinrichtung im Designthema "Classic" in Mahagoni gehalten. Wem das nicht zusagt, ordert optional die Variante "Style" (Teak) oder "Modern" (Eiche). Diese Extrawünsche schlagen mit EUR 1.844,50 zu Buche, aber dafür bekommt man ja auch ein Ambiente, wo man sich rundum wohl fühlt. Durch die verschiedenen Personalisierungsoptionen gibt es keine Bavaria Sport 300 ab Stange – jedes Boot wird erst nach Bestellung gebaut und fertig gestellt.



BAVARIA SPORT 300

Gesamtlänge (inkl. Badeplattform)	8.95 (9.31) m
Gesamtbreite	2.99 m
Leergewicht ca.	4'700 Kg
Kraftstofftank ca.	20 l.
Wassertank ca.	120 l.
Motor Testboot	Volvo Penta V8 380 PS
Max. Personenzahl	6 Personen nach C-8
Kojen:	4

Grundpreis ab Werft Bavaria	EUR 91'700
Preis Testboot ab Werft Bavaria	EUR 115'550

Zusatzkosten für Umrüstung Binnensee, Bimini, Bereitsstellung und Ablieferung CHF 11'700

PRO NAUTIK AG
 8590 Romanshorn
 Telefon 071 466 14 14
www.pro-nautik.ch



Sport ja, aber...

Zugegeben – es gibt sportlichere Boote als die Bavaria 300, die den Zusatz Sport im Namen trägt. Wer wirklich zackig und spritzig unterwegs sein will, wird vielleicht mit anderen Modellen glücklicher. Die 300er überzeugt mehr mit Allround-Qualitäten als mit einem auserpägten Sportcharakter. Dafür muss man auch auf nichts verzichten und bekommt viel Boot fürs Geld. Für uns kann dieses Modell locker in der Kategorie für Ein- oder Umsteiger punkten.

Der leistungsstarke V8-Motor der Testversion bringt das angenehmste Gleitfahrt-Fahrgefühl bei rund 40 km/h, wobei sein

Durst mit rund 60 Litern pro Stunde gestillt werden will. Sparsamer verhält er sich bei 2'500 Umdrehungen in guter Verdrängerfahrt, wo sich der Benzinverbrauch bei 23 Litern einpendelt. Wer der Sport-Modellbezeichnung trotzdem voll und ganz huldigen will, sollte die Version mit Doppelmotorisierung testfahren. Zur Auswahl steht da eine Ausstattung mit zwei Mercruiser Benzinern mit jeweils 250 PS. Da könnte die Post dann wohl doch noch abgehen...

T STEFAN DETJEN

F STEFAN DETJEN / WERFT

