



NEUES
BLAU VON WEISS

In der Marina Loano an der ligurischen Küste liegt die Neue aus Giebelstadt.
Am Vorstag der Bavaria Cruiser wehen weit sichtbar die blauen Werbebanner der Werft.
Für WAVE war unser Autor, der Weltumsegler Peter Schöler,
vor Ort, um das neue Modell zu testen.





Regenwolken, Flaute, aber immerhin angenehme italienisch-herbstliche 23 Grad und das Mittelmeer zu unseren Füßen. Unser Testschiff ist die Bavaria Cruiser 37. Dieses Modell löst die erfolgreiche Cruiser 36 ab, das Boot, das über 350-mal vom Stapel lief und innerhalb von drei Produktjahren ein Erfolgsmodell wurde.

Die 37-Fuss-Klasse ist ein heiss umkämpfter Marktsektor, besonders im Charterbereich. Die eigene Designsprache ist ein wesentlicher Verkaufsfaktor geworden. Bavaria ist dies auf den ersten Eindruck gelungen. Die sofort ins Auge stechenden, langgezogenen, elegant

wirkenden Seitenfenster im volumenmässig etwas grösser gewordenen Aufbau lassen erkennen, dass hier eine geänderte Formensprache bei Bavaria Einzug genommen hat, ohne den Markencharakter zu verlassen. Für die Architektur zeichnet das Büro „Farr Yacht Design“ aus den USA, für den Feinschliff holten sich die Giebelstädter das englische Design Unlimited-Büro von Mark Tucker mit an Bord. Die Bauweise ist eine Sandwichkonstruktion mit Schaumkern, Vinyl und Polyesterharz, die Schoten teils winkellaminiert. Zur Auswahl stehen bei diesem Model Zwei- und Dreikabinenversionen sowie Flach- und Standard-Kiel (1,63 und 1,95 m).



An Deck der Bavaria Cruiser 37. Ich betrete die Yacht bequem mit einem Schritt vom Steg auf die grosse Heckklappe.

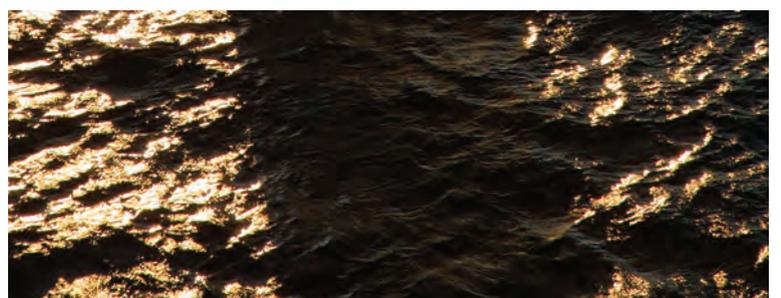
Diese wird manuell bedient, leichtgängig durch Gasdruckfedern. Vor dem Cockpittisch befinden sich Kompass und Plotter, unterstützt durch einen Haltebügel für etwas rauere Seetage. Um den Cockpittisch finden bis zu sechs Personen ausreichend Platz. Für Steuerbord und Backbord stehen jeweils zwei Lewmar 40 AST EVO-Winschen (optional auch elektrisch) zur Bedienung von Genua und Gennaker bereit. Die Helyard-Winschen links und rechts des Niederganges sind Lewmar 30 AST EVO Manual. Auffallend sind die gegenläufig öffnenden Decksluken, die unter Deck im Salon für gute Belüftung und Lichteinfall sorgen.

Nachdem der Wind sich noch zu schwach zeigt, begeben wir uns vorerst unter Deck. Der erste Eindruck ist ein lichtdurchfluteter Wohnraum – langgezogene Seitenfenster und drei Decksluken ermöglichen dies. Die weiss gehaltene Decke mit den Strukturelementen sieht solide und fest aus und vermittelt ein sicheres Gefühl.

Bei unserem Testschiff handelt es sich um die Drei-Kabinen-Version. Gleich an Steuerbord befindet sich die grosse Pantry mit Doppelspüle, Zweiflammenherd und Ofen. Alles in der Kombüse wirkt sehr funktionell und sauber verarbeitet. Die Wassertankkapazität fasst 210 Liter und ist meiner Meinung nach etwas knapp berechnet für eine sechsköpfige Crew, kann aber optional mit einem 150-Liter-Zusatztank im Vorschiff



TROTZ NEUER
DESIGNSPRACHE
BLEIBT ES EINE
ECHTE BAVARIA





DIE HOLZARBEITEN SIND DURCHWEGS VON GUTER QUALITÄT



erweitert werden. Zwei getrennte Wassertanks sind auf jeden Fall eine Option.

Bei der Drei-Kabinen-Version ist der Navigationsplatz gegen die Fahrtrichtung beim Längssofa untergebracht. Der Tisch ist klein, jedoch ausreichend, hat aber kein Kartenfach. Für mich als Fahrtensegler ist dieser Navigationsplatz zu knapp berechnet. Deshalb gibt es für Fahrtensegler bei der Zweikabinen-Version einen grösseren Navigationsplatz gleich neben den Niedergang an Backbord, an dem man auch mal schnell mit klammem Ölzeug Platz nehmen könnte. Unter allen Sofaelementen befindet sich ebenfalls ausreichend Stauraum. Die Abdeckungen der Stauräume hinter den Sitzlehnen könnten allerdings etwas besser in Passung gebracht sein, die kleinen Holzverkeilungen nützen sich möglicherweise bei oftmaliger Verwendung schnell ab. Überall sonst ist die Holzarbeit von guter Qualität, das gilt auch für den Bodenbereich, da knarrt und quietscht nichts.

Der ganze Bodenbereich macht richtig Freude. Die Bodenbretter liegen perfekt auf den einzelnen getrennten Bodengruppen. Die Bilgefächer sind mit Bohrungen miteinander verbunden. In die Bohrungen sind überall Röhrchen einlaminiert. Alle Bereiche lassen sich perfekt sauber halten. Die Kielbolzen für den 2 084 kg schweren und 1.95 m Deep-Kiel sind gut erreichbar und stabil unterlegt. Auffallend auch die saubere Installation für die gesamte Elektrik sowie die gesamte Wasser-Installation. Der Schmutzwassertank fasst 70 Liter und ist gut zugänglich im Bad untergebracht. Die Entsorgung erfolgt über Seeventil und Deckabsaugung. Die Stehhöhe im Salon beträgt durchgehend 1.95 m und geht über in die riesige Vorschiffskabine. Die Kojenmasse sind grosszügige 2.03 x 1.98 Meter. Sehr gut gefallen mir auch die offenen Staufächer und die geräumigen Kleiderschränke. Eine längsgeteilte Matratze würde aber den Zugang zum Stauraum darunter etwas erleichtern.

Bavaria bietet ein Basispaket und ein Funktionspaket an, zudem eine lange Liste an Sonderausstattung und Einzeloptionen. Wünschenswert wäre, dass das Life Belt-Führungssystem und zumindest ein Rettungsschwimmkragen plus Halterung zur Grundausstattung gehört.



DIE CRUISER 37 SEGELT SEHR AGIL

Der Motor

Bei leichtem Nieselregen motoren wir aus der Marina. Das Ablegen unter Motor bei so wenig Wind ist easy. Stehend hinter dem Steuerrad liegt die Schaltung an Steuerbord etwas tief, aber dafür im geschützten Bereich. Bei Marschfahrt von 5,5 Knoten ist die Lärmbelastung in einem angenehmen Bereich. Unter Vollgas läuft das Boot dann schon mal satte acht Knoten.

Der Motor mit Saildrive kommt von Volvo Penta, die 19 PS sind meiner Meinung nach absolut ausreichend. Als Sonderausstattung lassen sich ein 28 PS-Motor sowie für beide Motoren ein Faltpoppler ordern. Besonders fein ist die Manövrierbarkeit im Rückwärtsgang und beim Einparken.

Bavaria wird bei der Boots-Ausstattung fast ausschliesslich von europäischen Firmen beliefert. Das ist positiv zu bewerten.

Bavaria Cruiser 37

Facts

<i>Länge ü.a.</i>	11.30 m
<i>Breite</i>	3.67 m
<i>Tiefgang Standard Gusseisenkiel</i>	ca. 1.95 m
<i>Tiefgang Option Gusseisenkiel als Flachkiel</i>	1.63 m
<i>Leergewicht</i>	ca. 7.000 kg
<i>Ballast</i>	ca. 2.080 kg
<i>Anzahl Kabinen/Nasszellen</i>	2-1/3-1
<i>Volvo-Penta mit Saildrive D1-20</i>	
<i>Motorleistung</i>	13,9 kW/19 PS
<i>Treibstofftank</i>	ca. 150 l
<i>Wassertank, Standardversion</i>	ca. 210 l
<i>Kojen, Standardversion</i>	4
<i>Grosssegel und Rollfock, Standard</i>	ca. 65 m ²
<i>Grundpreis</i>	Ab € 91'900.- exkl. MWSt. Ab CHF 129'028.- inkl. 8% MWSt.

PRO NAUTIK

Friedrichshafnerstr. 50
CH-8590 Romanshorn
Tel. 071 466 14 14
www.pro-nautik.ch

Unter Segel

Mit einer Segelfläche von 69 Quadratmeter am Wind zeigt sich die Cruiser 37 mit ihren sieben Tonnen schon bei schwachen sechs bis acht Knoten Wind recht agil. Die Seilzugsteuerung von Jefa ist leichtgängig und kontrolliert. Die Rollfock überlappt nur wenig und wird auf dem Kajütdach mit kurzen Schienen gefahren. Bei der Wende lässt sich das Segel flink schiffen. Für mehr Power kann bei leichterem Wind ein Gennaker gefahren werden. Das Rollgrosssegel von Elvström mit vertikalen Latten lässt sich gut handhaben. Besonders gefällt das Grossschotsystem. Mit zwei 30er-Fallenwischen von Lewmar werden zwei Taljen an Back- und Steuerbord bedient. Das Boot läuft bei dem schwachen Wind mit leichter Lage, der Wendewinkel liegt bei 90 Grad.

Auf halben und raumen Kursen segelt das Boot beim leichten Testwind vollkommen entspannt zurück in die Marina Loano, kaum Ruderdruck. Die Sonne taucht zaghaft zwischen den Wolken auf, der Tag auf der Bavaria Cruiser 37 ist ein schöner.

Die Cruiser 37 ist eine gelungene Weiterentwicklung der Vorgängerin Cruiser 36. Eine gut segelnde Serienyacht mit ordentlicher Bauqualität. Und mit ihren Preisen sind die Giebelstädter günstiger als die meisten ihrer Konkurrenten.

TEXT: PETER SCHÖLER

FOTOS: PETER SCHÖLER/BAVARIA