

Bavaria Yachting ist ein relativ junger Name in der Bootbranche. Dahinter steht ein großer Industriebetrieb für Kunststoff-Fenster, der 1977 in Zusammenarbeit mit dem deutschen Yachtkonstrukteur Kurt W. Schröder den Sprung aufs Wasser wagte. Die von uns getestete Bavaria 707 ist das kleinere Boot der Werft, die daneben noch ein rund acht Meter langes Schiff produziert, die Bavaria 8.08.



Bis 4 Beaufort trägt die Bavaria 707 Vollzeug. Erfahrene Crews werden mit dem trailerbaren Schiff auch auf rauheren Küstenrevieren zurechtkommen.

Mit einem Gewicht von 1880 Kilogramm inklusive Trailer kann die 707 bei einer Breite von 2,48 Meter problemlos mit einem schweren Pkw getrailert werden. Die Werft liefert dafür einen besonders leichten Alu-Trailer, gegen Aufpreis ist auch ein Segmentkiel, der um 180 Kilogramm erleichtert werden kann, zu haben. Wer mit dem Tiefgang von 1,25 Meter Schwierigkeiten hat, kann außerdem, ebenfalls gegen Aufpreis, einen kürzeren Kiel haben, mit dem die Bavaria 707 bis in 85 Zentimeter flaches Wasser gefahren werden kann. Die Kreuzeigenschaften dürfen sich damit allerdings verschlechtern.

Wählen kann der Kunde zwischen einer C- und einer TC-Ausführung, wobei sich die letztere durch zusätzlich abgepolsterte und bespannte Flächen im Wohnbereich unterscheiden soll. Unser Testboot hatte lediglich den Zusatz C und kostet damit laut Prospekt 26480 Mark. Daß es für diesen Preis bei weitem noch nicht komplett ist, macht der End-

preis unseres Testbootes deutlich, der bei 40776 Mark lag. Darin ist dann auch ein Einbaumotor vom Typ Volvo MB 2/50 mit Saildrive enthalten, dessen Preis in der Zubehörliste merkwürdigerweise verschwiegen wird. Darüber hinaus sind in dieser Summe aber auch eine Reihe von Ausrüstungsteilen enthalten wie Bordgeschirr, Kompaß, Sumlog, Uhr, Barometer, Feuerlöscher, Sturmfock und Seenotrettungs-

signale, alles Dinge also, die wir normalerweise bei der Ermittlung des Preises für das urlaubsklar ausgerüstete Boot hinzurechnen müssen. Wie auch immer, der Einstiegspreis ist günstig, und statt Einbaumotor kann natürlich auch ein billigerer Außenborder verwendet werden.

Auf einen Blick Gut

Trailerbar
Viel nutzbarer Raum unter Deck
Korkbelag serienmäßig
Solide Beschläge
Dreh- und manövrierfreudig
Bequeme Kojen

Schlecht

Lippklappen fehlen
Schräges Kajütschott bei Regen
Dinette zu eng für vier Personen
Keine Echtholzurniere
Petroleumkocher steht zu hoch

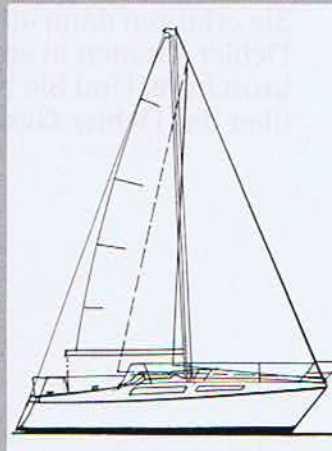
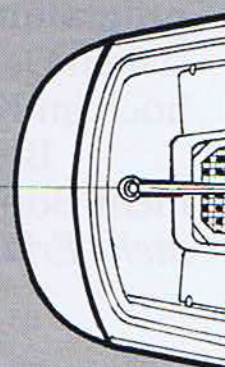
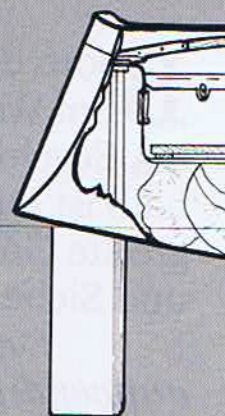
Mehr als 200 verkaufte Boote sind sicher als Erfolg zu werten und bestätigen das Konzept. Zumindest äußerlich bietet es ideale Voraussetzungen für ein trailerbares Tourenboot. Da ist das Backdeck, das viel nutzbaren Wohnraum schafft, aber dennoch ein breites und sicheres Arbeitsdeck ergibt, mit einem hochklappbaren Luk, unter dem die Stehhöhe 1,86 Meter beträgt. Das 1,85 Meter lange Cockpit ist bis zum breiten Spiegel durchgezogen und damit gerade groß genug für eine vierköpfige Besatzung.

An Deck ist alles sehr ordentlich verarbeitet. Die Qualität der Beschläge, angefangen bei den Lewmar-Winschen bis hin zur Seereling, ist ausgezeichnet. Bis auf die zu kleinen Festmacherklampen ist auch an der Dimensionierung nichts auszusetzen. Es fehlen allerdings vorn und achtern Lippklampen für die Festmacherleinen.

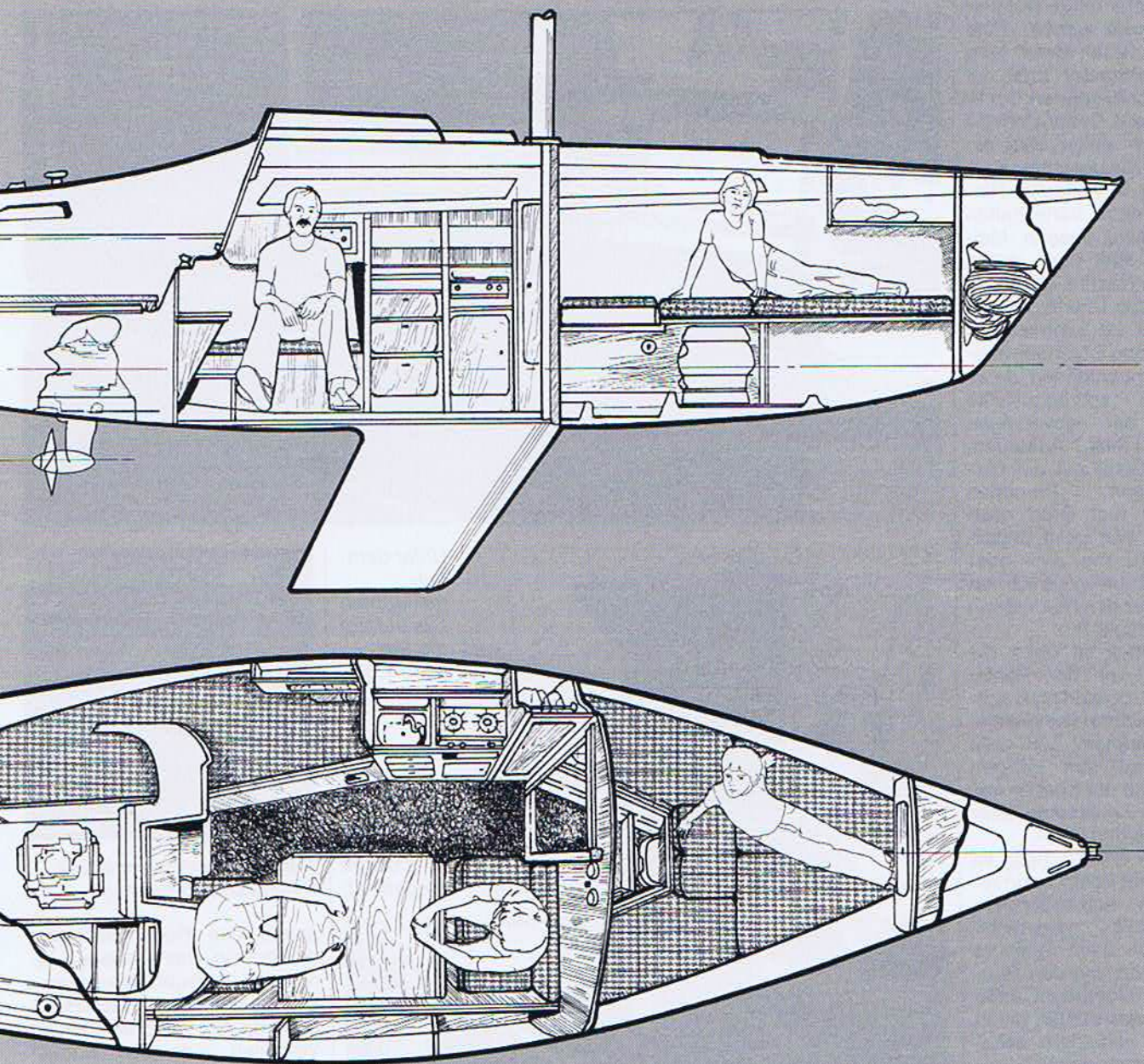
Serienmäßig werden die Schiffe seit kurzem mit einem eingelassenen Korkbelag ausgerüstet, der auch bei Nässe absolut rutschsicher ist. Handläufe an Deck, Niro-Haltegriffe am Deck/Cockpit-Übergang, ein Durchstieg im Bugkorb und eine Sicherheitsleiter, integriert in den Heckkorb, tragen außerdem zur Sicherheit der Mannschaft bei. Dazu kann auch noch der große Ankerkasten mit Decksluk im Vorschiff gezählt werden, der ein schnelles Ankermanöver im Notfall erleichtert. Die Ankertrosse wird über eine Rolle im kompakt gebauten Stevenbeschlag geführt.

Leider hat das Boot kein Schiebeluk, statt dessen wurde das Kajütschott schräg gestellt, ein Nachteil bei Regen, der bei geöffnetem Steckschott ungehindert in die Kajüte schlägt.

Ob die Raumaufteilung unter Deck zusagt, ist sicherlich weitgehend eine Sache des persönlichen Geschmacks und der Erfahrungen, die man mit dieser oder jener Version gemacht hat. Bavaria Yachting hat sich – neben der üblichen Art mit einer übrigens sehr bequemen, 2,10 Meter langen Doppelkoje im Vorschiff – für eine Dinette an Steuerbord entschieden. Sie kann ohne große Mühe in eine



7,07-m-Kajütkreuzer aus GFK



Länge über alles 7,07 m; Länge Wasserlinie 6,00 m
 Breite 2,48 m; Breite Wasserlinie 2,00 m
 Tiefgang 1,25 m; Verdrängung 1,5 t
 Ballast 0,70 t; Ballastanteil 37 %
 Trailergewicht des Bootes 1,88 t
 Großsegel 10,8 m²; Genua 18,2 m²; Spinnaker 35,0 m²
 Takelungsart Topp-Takelung
 Masthöhe über Wasser 9,90 m
 Maschinen Typ VOLVO MB 2 A/50 S
 Fest-Propeller, Leistung 5,5/7,5 kW/PS
 Maximale Drehzahl 5000 U/pm; Tankkapazität 48 l
 Theoret. Rumpfgeschwindigkeit $(2,43 \sqrt{LWL})$; 5,95 kn
 Länge-/Breiten-Verhältnis 2,85:1
 Verhältnis $\sqrt[3]{\text{Segelfläche}} / \sqrt[3]{\text{Verdrängung}}$ 4,70:1
 Verhältnis Segelfläche/(LWL x BWL) 2,41:1

Windgeschwindigkeit beim Test 2 bis 5 Beaufort
 Höhe am Wind ca. 42 Grad
 Testgeschwindigkeit am Wind 5 kn
 Raumschots 6 kn; vorm Wind 5,7 kn
 Drehkreis unter Maschine 1 bis 1,5 Schiffslängen
 Baumaterial Rumpf/Deck GFK/GFK Sandwich
 Stehhöhe im Salon 1,67/1,86 m; Anzahl der festen Kojen 3
 Frischwasserkapazität 120 l

Standardpreis einschl. MwSt. 33940 DM;
 urlaubsklar ausgerüstet 35900 DM
 Hersteller/Händler Bavaria Yachting GmbH & Co KG
 8701 Giebelstadt

weitere, 95 Zentimeter breite und 2,05 Meter lange Doppelkoje verwandelt werden. Eine fünfte Kojе, 2,00 Meter lang und 70 Zentimeter breit, ist noch als Hundekoje an Backbord eingebaut. Davor steht die Pantry, noch weiter vorn ein geräumiger Kleiderschrank.

Mit dieser, in vielfacher Hinsicht durchaus vorteilhaften Aufteilung sind unserer Meinung nach aber doch einige gravierende Nachteile verbunden. So ist die Dinette für vier Erwachsene zu schmal. Die am Niedergang Sitzenden können sich nicht anlehnen, da es durch das schräggestellte Schott an der notwendigen Kopffreiheit fehlt. Außerdem krängt das Schiff mit vier normalgewichtigen Personen schon rund fünf Grad nach Steuerbord. Wer beim Segeln an der Kreuz mal aus- oder einsteigt, tritt unweigerlich auf das halb unter den Niedergang ragende Sitzpolster.

Von Nachteil ist auch die »Stehhöhe« vor der Pantry (1,47 Meter), obwohl man achten, im Bereich der Hundekoje, bei aufgeklapptem Luk volle Stehhöhe hat. Am jetzigen Standort sollte der Kocher wenigstens 15 Zentimeter tiefer eingebaut werden.

Besonders enttäuschend ist aber, daß nicht Echtholz furniere, sondern holzimitierende Kunststoff-Folie verarbeitet wird, die sich beim Testboot teilweise schon von den Bauteilen löste. Überhaupt ließe sich der Innenausbau in vielen Details noch verfeinern, seien es die Einfassungen mit Gummi- oder Alu-Leisten, wie beispielsweise am Lukendeckel, oder die Schubladen aus Kunststoff, die nicht einwandfrei verklebt waren und auseinanderfielen.

Unter Segeln benimmt sich die Bavaria 707 ausgesprochen gutmütig. Ihre Segelfläche von insgesamt 29 Quadratmeter trägt sie bis eben oberhalb 4 Beaufort, darüber sollte besser gerefft werden. 40 Prozent Ballastanteil, das breite Achterschiff und, wenn's ganz doll kommt, auch das Backdeck sorgen für eine hohe Stabilitätsreserve. Die Anfangsstabilität könnte etwas größer sein,

Pantrysektion. Der Petroleum-Kocher steht etwas zu hoch.

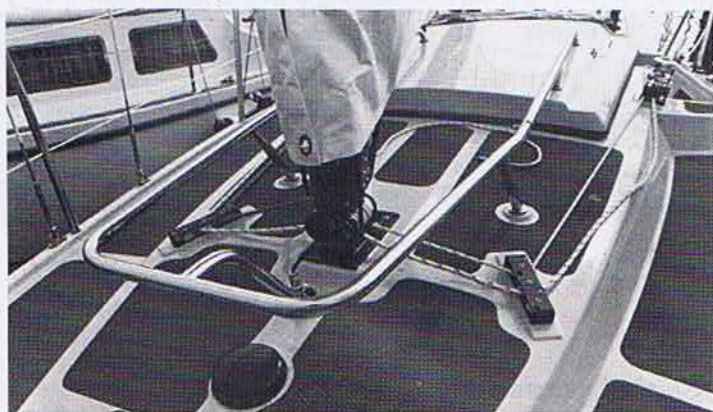


Unter dem auf-geklappten Luk beträgt die Stehhöhe 1,86 Meter.

Die Fallen werden nach achtern ins Cockpit umgelenkt.



Für vier Erwachsene ist die Dinette zu eng geraten.



doch dann hätte der Konstrukteur die Wasserlinie breiter zeichnen müssen und das hätte wohl die Segeleigenschaften negativ beeinflusst.

Die Verdrängung ist gut verteilt, so daß hohe Endgeschwindigkeiten damit möglich sind. Im Seegang schaukelt sich das Schiff kaum auf und

nimmt nur wenig Spritzwasser über.

An der Kreuz liegt es leicht auf dem Ruder, auch bei größerer Krängung. Von Nachteil ist nur, daß die Wanten ganz außen am Deck angreifen und so der Anstellwinkel der Vorsegel begrenzt sind.

Das Balanceruder ohne Skeg

macht das Boot besonders drehfreudig, was schnellen Manövern – auch unter Maschine – zugute kommt, andererseits aber für ein sehr lebendiges Verhalten auf allen Kursen sorgt. Umsteiger von Jollen und kleineren Booten schätzen das; man kann sich daran gewöhnen. Abgesehen von Kursen hoch am Wind darf die Pinne jedenfalls nicht losgelassen werden. Im glatten Wasser des Hafens geht die Bavaria 707 auch unter Groß allein über Stag, draußen im Seegang fiel uns dieses Manöver schon schwerer; dennoch: Groß und Vorsegel sind richtig aufeinander abgestimmt.

Den eingebauten Motor konnten wir leider nicht erproben, da der Scheerstift des Sail-drive-Propellers nach kurzer Testfahrt brach. Und um das zu beheben, muß das Schiff aus

Technische Änderungen Bavaria 707 c

Der Holzinnausbau wurde inzwischen auf Sipo-Mahagoni umgestellt und weiter verbessert. Das Hebeluk hat zusätzlich noch ein Schiebeluk bekommen. Das Cockpit hat ab sofort hochwertige Teakholzausstattungen. Unter Deck wurden verbessert: der Dinette-Tisch ist jetzt 80 x 110 cm groß, neben der Pantry eine weitere Arbeitsplatte.

dem Wasser. Zugänglich ist der Motor ansonsten gut, da der Cockpitboden eine Inspektionsluke hat.

Gebaut wird die Bavaria 707 ausschließlich im Handauflegeverfahren unter wechselweiser Verwendung von Matten und Roving. Im Sandwich-Deck wird zusätzlich 20 Millimeter dickes Conticell verarbeitet. Die Wandstärke des Rumpfes soll zwischen sechs und 15 Millimeter liegen. Die Rumpf/Deck-Verbindung überlappt sechs Zentimeter, wird dann verschraubt und anschließend überlaminiert. Außen drauf, an die breiteste Stelle des Bootes, kommt eine praktische Gummi-Scheuerleiste. Für den Innenausbau wird im unteren Bereich eine Innenschale verwendet. Weiter aufwärts übernimmt eine Teppichauskleidung die Isolation. Die Schotten werden einlaminert.

YACHT-Urteil

Einer vierköpfigen Familie bietet die Bavaria 707 vielfältige Möglichkeiten. Als Trailerboot ist sie nahezu auf allen mit dem Pkw erreichbaren Revieren einzusetzen. Wer entsprechende Erfahrung mitbringt, wird in ihr ein durchaus handiges Schiff für die Küstensegelei finden. GFK-Verarbeitung, Deckslayout und die Segel Eigenschaften befriedigen vollauf, die Raumaufteilung unter Deck ist dagegen für den praktischen Gebrauch unserer Ansicht nach nicht optimal. Auch beim Innenausbau muß die Werft noch einige Verbesserungen vornehmen.

Wenn es aus allen Löchern bläst

fühlt man sich wohler, wenn man sich vorher darauf eingestellt hat. Es gibt viele Möglichkeiten, mit wetterbedingten Schwierigkeiten fertigzuwerden oder sie sogar zu vermeiden. Diese Bücher erfahrener Autoren helfen, sich gedanklich damit zu beschäftigen und geben Ratschläge und Anregungen für die Praxis.

K. Adlard Coles SCHWERWETTERSEGELN

Der Autor dieses Buches ist ein bekannter Segler, der hier über eigene und Erlebnisse anderer Yachten und Besatzungen berichtet und analysiert und Überlegungen darüber anstellt, was jeweils vielleicht besser oder anders hätte gemacht werden können. Alle Möglichkeiten des Überstehens von schwerem Wetter – ab Windstärke 5 – fanden dabei Berücksichtigung. 5. Auflage, 360 Seiten mit 31 Fotos auf Tafeln sowie 100 Zeichnungen und Karten, Ganzleinen DM 39,-

Erroll Bruce SICHER SEGELN BEI SCHWEREM WETTER

Ein zum Denken anregendes Buch, das sich u. a. mit folgenden Themen beschäftigt: Wind und Wellen und ihre Auswirkungen auf das Schiff und die Besatzung, Sicherheitsvorbereitungen, die schon im Hafen vorgenommen werden können, das Erkennen von Schlechtwettergebieten und wie man dem Schlimmsten aus dem Wege geht, das Segeln in hartem Wetter und zweckmäßiges Verhalten, wenn ein Besatzungsmitglied über Bord gegangen ist und wenn man in echter Seenot Hilfe von außen braucht. 136 Seiten mit 175 farbigen Abbildungen, farbiger Einband DM 26,-

Frank Robb BEAUFORT 10 – WAS TUN?

Diese Sturmfiel für Yachten beschäftigt sich mit dem Wetter, mit Hoch- und Tiefdruckgebieten, mit Hurrikanen, Zyklonen und Taifunen, mit Seegang und Wellen sowie mit dem Schiff, seiner Ausrüstung und Handhabung, dem Ankern, dem Segel kürzen, dem Ausbringen eines Treibankers, der Verwendung von Öl und vielem anderen, das in schwierigen Lagen bedeutungsvoll sein kann. 5. Auflage, 120 Seiten mit 28 Zeichnungen, Fotos und Tafeln, kartoniert DM 12,80

Sie bekommen diese Bücher in jeder Buchhandlung



DK Delius
Klasing

KLASING+CO