



Radikaler Generationswechsel

Bavaria Cruiser 32

In glasklarem Design kommt das neue Einsteigermodell von Bavaria daher – mit dem vertrauten Werftstil hat der moderne Farr-Entwurf nichts mehr gemein. Viel nutzbarer Lebensraum an Deck, ein auf einfaches Handling ausgelegtes Layout sowie ein schnörkelloses Interieur unterstreichen den Neuanfang. Geblieben sind solide Segeleigenschaften und ein bestechender Preis. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Julius Seyfarth).

Schon wieder eine neue Bavaria“, mag vielleicht mancher zunächst ernüchtert denken. Schließlich repräsentieren Neuvorstellungen angesichts der extrem kurzen Modellwechselzyklen in der Großserienproduktion an sich noch keine Sensation. So konnte die größte deutsche Serienwerft aus dem fränkischen Giebelstadt schon in der Vergangenheit auf fast jeder bedeutenden Messe auch

mit einer Premiere aufwarten. Doch bei der neuen Cruiser 32 geht es um weitaus mehr als die übliche Modellpflege – sie markiert einen echten Neuanfang.

Denn abgesehen von der Herkunft weist sie mit ihren Vorgängermodellen eigentlich keine einzige Gemeinsamkeit mehr auf. Wirklich alles ist neu – vom Design über den Segelplan bis zum Interieur. Selbst ein neues Werftlogo prangt achtern am

Rumpf – in selbstbewusster Größe, wohl um bei neugierigen Betrachtern trotz der ungewohnten Optik keinen Zweifel an der Markenzugehörigkeit aufkommen zu lassen.

Nur in zwei Punkten knüpft die Neue an ihre erfolgreichen Vorgängerinnen an: beim Preis und bei den Segelleistungen – wie sie in unserem Praxistest an der Côte d'Azur eindrucksvoll belegte. Und damit zielt sie offensichtlich auch auf dasselbe

Marktsegment ab: ordentlich segelnde Yachten tourentauglicher Größe mit einem bestechenden Preis-/Leistungsverhältnis – was insbesondere Einsteiger in den Segelsport auf eigenem Kiel schätzen dürften. Mit einem Grundpreis von gerade einmal 64.141 Euro (alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) erschließt sie jedenfalls nicht nur einen günstigen Einstieg in die Werft-Range, sondern stößt ebenso insgesamt ein angesichts dieser Yachtgröße preislich hochattraktives Tor zum ersten werftneuen eigenen Schiff auf. Und diese „Torfunktion“ ist letztlich für die gesamte Branche von Bedeutung.

Wie wichtig das neue Einsteigermodell indes für die Werft selbst ist, merkt man spätestens im Gespräch mit Unternehmensvertretern: Jedes Feedback wird interessiert zur Kenntnis genommen, jeder kritische Hinweis eingehend diskutiert und jedes lobende Wort dankbar aufgenommen – was wir auch schon von Seiten potenzieller Kaufinteressenten vernommen haben. Keine Spur vom sprichwörtlichen „Friss oder stirb“. Es dürfte schließlich auch kein Geheimnis sein, dass

die Werft gerade aus schwierigem Kielwasser herauszusteuern versucht – und da kommt es auf den Erfolg der „Einsteigerklasse“, die neben Stückzahlen auch Kundenbindung schaffen soll, eben besonders an. Und trotz der jüngsten Konsolidierungsmaßnahmen zeugt es von Mut und Risikobereitschaft, gerade in solchen Zeiten ein bewährtes Produkt mit Blick auf veränderte Marktbedingungen komplett neu zu erfinden. Doch man merkt dem neuen Modell auch die Ernsthaftigkeit an, mit der dieser Schritt vollzogen wurde.

Viel Volumen in prägnanter Linienführung

An die komplett neue Optik wird man sich dennoch erst einmal gewöhnen müssen. Design und Linienführung lehnen sich an die Cruiser 55 an – dem aktuellen Flaggschiff der Werft, das sozusagen den Auftakt der Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Konstruktionsbüro Farr Yacht Design in Kooperation mit der BMW Group Designwork (einem Tochterunternehmen des gleichnamigen Autobauers) markierte. Es

dürfte auch kein Zufall sein, dass die Werft diesbezüglich zunächst beim größten Modell ansetzte – denn hier sollten aufgrund der überschaubaren Stückzahlen bei Bedarf auch noch etwaige Korrekturen möglich sein. Bei den von der Cruiser 32 erwarteten Einheiten muss das Konzept hingegen von Anfang an aufgehen – so floss beispielsweise auch noch das Feedback auf das zunächst präsentierte Vorserienmodell in die endgültige Version mit ein.

Gegenüber den früheren J&J-Entwürfen setzt die Cruiser 32 auf eine deutlich geradlinigere Formensprache. Der hochbordige Rumpf schneidet an Vorsteven und Heckspiegel auffallend steil ab – der ausladende Aufbau geht nahtlos in die achteren Sülls über, die sich fast bis zum Heck erstrecken. Die eckigen, dunkel gefärbten Aufbau- und Rumpffenster sowie die bündig eingelassenen Decksluken unterstreichen das glasklare Designkonzept. Einen Hingucker – wenn auch erst auf den zweiten Blick – bildet zweifellos der seitliche „Knick“ im konkaven Aufbau, der neben optischen Aspekten auch einer großräumigen Stehhöhe unter Deck gezollt sein dürfte. ►



Der völlig neu gestaltete Rumpf erscheint auf den ersten Blick gewaltig – und auch im See-gangsverhalten benimmt sich die Cruiser 32 wie eine größere Yacht.



Details: 1. Ankerkasten mit verdecktem Spill (Extra), 2. Großschotbügel am Cockpittisch, 3. Holepunktschienen auf dem Kajütdach, 4. an den Rumpfgebolzte Wanten-Rüsteisen, 5. Flushluks, 6. ausgeklügelte Badeplattformaufhängung mit integrierten Gasdruckfedern, 7. Metallbeschläge an den Decksluken, 8. Kielbolzenverankerung, 9. gut untersetzte Achterstags-talje (Extra), 10. Edelstahlhandläufe am Niedergang, 11. Lichtschalter neben dem Niedergang, 13. gut organisierte Stauräume, 14. Steuermannsducht bei hochgeklappter Badeplattform (davor die Zugangsklappe zum Ruderquadranten).

Ansonsten bietet die äußere Erscheinung kaum Reibungspunkte. Die Schlichtheit des Designs und die schlüssige Formensprache erscheinen zeitgemäß – allerdings wirkt das neue Modell aufgrund des hohen

Freibords, der steilen Bug- und Heckpartie sowie des massigen Aufbaus auf den ersten Blick auch recht wuchtig. Man erhält den Eindruck, es mit einer merklich größeren Yacht zu tun zu haben.

Badeplattform im „Balkonformat“

Dies gilt insbesondere, wenn die innovative Badeplattform zum Einsatz kommt – ein echtes Highlight der

Cruiser 32. Hatte man das „Heckklappen-Prinzip“ bereits beim Vorgängermodell 31cruiser eingeführt, wurde es jetzt auf fast den gesamten Heckspiegel erweitert. Mittels einer ausgeklügelten Mechanik lässt sich dieser nun auf kompletter Cockpitbreite nach achtern ausklappen, wodurch eine wahrhaft gewaltige Plattform entsteht. Darauf findet bei Bedarf durchaus auch ein Liegestuhl oder ein Frühstückstischchen Platz – und dies bei einer Rumpflänge von gerade einmal 9,75 Metern.

Neben der schieren Größe beeindruckt ebenso der Klappmechanismus des „Heckbalkons“: Das große teakbelegte Formteil lässt sich mühelos von Hand absenken und wieder aufholen (bei der deutlich kleineren Plattform des Vorgängermodells war noch eine elektrische Lösung zum Einsatz gekommen) – Gasdruckfedern halten den erforderlichen Kraftaufwand in sehr moderaten Grenzen. Beim Aufholen stoppt die Mechanik

rechtzeitig vor dem endgültigen Zuklappen, um die Stahlseilaufhängung klariieren und die Finger aus dem Weg nehmen zu können. Abschließend wird das Formteil mit einem einfachen Riegel gesichert.

Am hinteren Ende der ausgeklappten Badeplattform (Teakbelag Standard) lässt sich eine feste Leiter aus Edelstahl mit breiten Teakstufen einhängen – ebenfalls ein rundherum gelungenes Bauteil. Unterwegs wird die Leiter in einer passenden Aufhängung in der großen, prima unterteilten Backskiste an Backbord verstaut.

Durchdachtes Cockpit mit hohem Komfortwert

In geschlossenem Zustand vermittelt das Cockpit ein sehr sicheres und geborgenes Gefühl – nicht zuletzt dank der hohen seitlichen Sülls, die zugleich eine komfortable Rückenlehne bieten. Und da sie bis

ans Heck verlaufen, profitiert davon auch der Rudergänger. Die breiten Süllkanten stellen ferner einen großzügigen Sitzplatz auf der hohen Kante zur Verfügung. Der solide zentrale Cockpittisch bietet dabei gute Abstützmöglichkeiten – hinzu kommt eine in den Cockpitboden eingeformte Fußstütze unter dem Tisch. Auf den ebenfalls sehr breiten und bis ans Heck verlaufenden Bänken (werftseitig teakbelegt) kann man problemlos auch einmal die Beine ausstrecken.

Die achtere Ducht fällt indes aufgrund der Badeplattform-Konzeption recht schmal aus (zumal der Sitzplatz zusätzlich vom achteren Seezaun eingeschränkt wird) – fehlt aber im Gegensatz zum Vorgängermodell immerhin nicht vollständig und erscheint aufgrund der ohnehin zu bevorzugenden seitlichen Sitz- und Steuerposition auch verzichtbar. Sie dürfte damit eher als durchaus ansehnliches Designelement einzu- ►

stufen sein (Stichwort „harmonischer Bootsabschluss“, wie es im Prospekt heißt). Die Standfläche hinter dem Steuerrad (Standard) geht indes absolut in Ordnung – auch dank des geteilten Achterstags (Hahnepot).

Die massive Steuersäule lässt funktionell keine Wünsche offen: Neben dem angenehm großen und gut einsehbaren Kompass können zahlreiche Instrumente eingebaut werden – unter dem oberen Haltbügel ist ebenso Platz für einen Seekartenplotter oder ein größeres Multifunktionsdisplay. Im unteren Bereich findet sich das Maschinen-

Bank steigen. Einbuchtungen in den seitlichen Sülls hätten aber wohl dem geradlinigen Designkonzept entgegengestanden. Die Radgröße erwies sich im Praxistest indes als optimal. Wer vorzugsweise mit dem Heck anlegt, sollte daher über ein faltbares Rad nachdenken.

Deckslayout für kräfteschonendes Segeln

Ebenfalls komplett überarbeitet wurde das Riggkonzept: Ober- und Unterwanten greifen bei dem 9/10-getakelten Zwei-Saling-Rigg (Seldén)

und Wünschen sind gegen Aufpreis erhältlich). Rein konstruktiv betrachtet sowie mit Blick auf ein kräfteschonendes Segeln bietet ein solches Riggkonzept durchaus Vorteile. So gibt es insbesondere in der Kreuz deutlich weniger zu kurbeln – und auch die Riggstatik gestaltet sich etwas unkomplizierter.

Die Holeypunktschienen wurden auf dem vorderen Kajütaufbau montiert, wodurch die Laufdecks frei bleiben – eine Leinenverstellung entfällt. Die direkten Vorsegel-Schotwege auf die im vorderen Cockpitbereich angeordneten Süllwünschen (Zweigang, selbstholend) unterstreichen das ebenso rationelle wie funktionelle Layout.

Entsprechende Segelpläne stellen dafür höhere Anforderungen an einen effektiven Großsegeltrimm – um diesem Umstand ebenfalls gerecht zu werden, setzt man wiederum auf eine innovative Lösung: So läuft die Großschot, die für einen optimalen Trimm ganz achtern am Baum ansetzt, auf einen eigens für diesen Zweck konstruierten Edelstahlbügel, der durch den Cockpittisch reicht. Im Vergleich zu anderen Lösungen mit Traveller auf dem Kajütdach und Großschotwünsch neben dem Niedergang verheißt diese Anordnung einen perfekten Holeypunkt in Kombination mit einer deutlich reduzierten Reibung sowie einer bei Bedarf auch vom Steuermann erreichbaren Schot, um zum Beispiel schnell einmal Druck aus dem Segel lassen zu können. Die Großschot ist dabei als einfache, aber solide untersetzte Talje mit Klemme ausgeführt. Einen Traveller kann man bei dieser Konstruktion hingegen nicht mehr kombinieren – er ist dementsprechend selbst als Option nicht verfügbar. Stattdessen wird auf einen ordentlichen Baumniederholer (Aufpreis Rodkicker mit Gasdruckfeder: 494 Euro) und eine ausreichend untersetzte Achterstagstalje (Aufpreis: 1.214 Euro) gesetzt – diese Extras sollte man daher am besten gleich mitordern.

Als Extra ist ebenso eine Großsegelrollanlage erhältlich (Mastrollsystem, 2.570 Euro) – die Vorsegelrollanlage gehört indes zur Grundausstattung.



Ein herausragendes Designelement der neuen Cruiser 32 bildet die riesige von Handausklappbare Badeplattform, an deren Ende eine schöne Edelstahlleiter mit Teakprossen eingehängt wird.

panel, das somit ebenfalls stets in Sicht- beziehungsweise Griffweite liegt – der Gashebel wurde ganz „klassisch“ seitlich montiert.

Als einziges kleines Manko könnte man vielleicht den recht beengten Platz zwischen Steuerrad und Bank empfinden: Wer gern mit dem Rad zwischen den Beinen steuert – was sich bei der Cruiser 32 aufgrund des breiten Hecks und der Cockpitkonzeption durchaus anbietet –, muss sich an diesem schon ein wenig vorbeiquetschen oder eben über die

der Cruiser 32 nun ganz außen am Rumpf an. Das neue Modell folgt damit dem allgemeinen Trend in Richtung verkleinerter Vorsegel für ein einfacheres Handling. So lässt die Püttinganordnung bei der neuen Bavaria nur mehr ein Vorsegel mit einer Überlappung von maximal etwa 110 Prozent zu. Das mag mit Blick auf die Leichtwindeigenschaften als kleiner Nachteil erscheinen – doch diese lassen sich ohnehin effektiver mit einem Gennaker oder Spinnaker meistern (entsprechende Beschläge

Fallen und Strecker werden, wie inzwischen allgemein üblich, auf Arbeitswünschen neben dem Niedergang ins Cockpit geführt (in der Standardausführung ist allerdings lediglich eine Arbeitswisch enthalten, eine zweite schlägt mit einem Aufpreis von 714 Euro zu Buche).

Zu den weiteren erwähnenswerten Detaillösungen an Deck zählen die Klapptüren vor dem Niedergang (anstelle eines Steckschotts – gegen einen Aufpreis von 774 Euro mit Plexiglaseinlage), die formschönen Edelstahl-Handgriffe beidseitig des Schiebeluks und die Metallverschlüsse an den Decksluken. Letztere dürften sich als deutlich weniger anfällig erweisen als ihre „Verwandten“ aus Kunststoff und erlauben auch ruhigen Gewissens eine „Halbachtstellung“. Die solide Seereling einschließlich jeweils geteiltem Bug- und Heckkorb sowie die langen Edelstahl-Handläufe am Aufbau vermitteln Sicherheit. ►



Das durchdacht gestaltete Cockpit punktet durch sein beeindruckendes Platzangebot und die langen Bänke – die hohen breiten Sülis bieten zugleich guten Schutz und eine komfortable Sitzposition auf der hohen Kante.



Das Interieur-Design wurde ebenfalls komplett neugestaltet und auf schlichte Stilelemente reduziert. Der Wegerungs-Look der hellen Wandflächen bringt auch etwas „Schiffiges“ mit ein. Raumangebot und -nutzung überzeugen.

Unterm Strich macht das ebenso einfache wie effektive Layout des aufgeräumten Decks somit einen absolut durchdachten Eindruck.

Unbeschwertes Segelvergnügen

Nach der ersten Inspektion des neuen Entwurfs sind wir gespannt, ob und inwieweit das Ganze auch im Praxiseinsatz hält, was es verspricht. Als wir den südfranzösischen Hafen von Bormes Les Mimosas verlassen, begrüßt uns hinter der Mole eine schwache bis mäßige Brise, die etwas weiter draußen in Böen jedoch gelegentlich auch einmal merklich auffrischt. Solche wechselnden Windverhältnisse stellen zwar nicht unbedingt Idealbedingungen zum Ermitteln repräsentativer Testwerte dar – ermöglichen dafür aber, sich ein vergleichsweise eingehendes Bild vom Segelverhalten einer Yacht unter verschiedenen Windbedingungen zu machen. Hinzu kommt die für die Côte d’Azur typische steile hohe

Welle, die der Yacht gerade unter Leichtwindbedingungen einiges abverlangt.

Unmittelbar hinter der Hafenausfahrt setzen wir sogleich Vollzeug. Die Testyacht ist mit einer Großsegelrollanlage (Mastrollsystem) und

Hightech-Kohlefaser-Segeln von Elvström ausgestattet. Hoch am Wind versuchen wir zunächst, uns etwas von der Küste „freizuschwimmen“. Die Cruiser 32 stellt schon in dieser Anfangsphase, bei der der Wind selten an der 10-Knoten-Marke kratzt,



In den beiden Kajüten findet sich jeweils eine komfortable Doppelkoje – einschließlich großzügiger Standfläche und ordentlich Stauraum.

im besten Sinne unter Beweis, dass sie trotz aller Neuerungen ein waschechter Bavaria-Cruiser sein will – denn mangelhafte Segelperformance konnte man ihren Vorgängerinnen kaum vorwerfen.

Die maximale Höhe ermitteln wir nach mehreren Wenden bei etwa 45 Grad – was angesichts der Leichtwindbedingungen sowie insbesondere des frontalen Seegangs von einem guten Meter einen durchaus ordentlichen Wert darstellt. Bei weniger Welle wären sicher noch ein paar Grad weniger drin gewesen – und zugleich ein höherer Wert auf der Geschwindigkeitsanzeige, die auf dieser Höhe 4,6 Knoten auswirft. Abgesehen von der unvermeidlichen Bremswirkung lässt sich die Cruiser 32 von der kurzen, steilen Welle allerdings überhaupt nicht irritieren. Unbeirrt pflügt sie durch die See und lässt sich dabei mühelos auf Kurs halten – wobei sie zugleich erstaunlich trocken segelt: Von der gegen

den Bug schlagenden See bekommen wir im Cockpit während des gesamten Tests keinen einzigen Tropfen ab.

Sehr angenehm gestaltet sich auch das Gefühl am Ruderrad: Es liegt gut in der Hand – nicht zu schwer- und nicht zu leichtgängig – und erlaubt, die Yacht mit nur wenigen gezielten Steuerimpulsen problemlos im Griff zu behalten. Selbst bei stärkerer Krängung in Böen oder wenn der Bug doch einmal von einer etwas größeren Welle weggedrückt wird, kann man die Cruiser 32 mit einer Handbewegung wieder auf Kurs bringen. Das offenbar perfekt ausbalancierte Ruder sorgt für unbeschwertes Segelvergnügen. Dass die Yacht selbst beim absichtlichen



Die Navigation ist auf einen kleinen Kartentisch am Ende des Salonsofas geschrumpft.

Krängen nicht zum Sonnenschuss neigt, zeugt zugleich von einem gelungenen Rumpfkonzep – und vermittelt in Verbindung mit der beachtlichen Stabilität ebenso ein hohes Maß an Sicherheit. Dabei beträgt der Ballastanteil gerade einmal 25 Prozent – der allerdings in ►



Die Pantry lässt in puncto Ausstattung nichts zu Wünschen übrig – auch wenn der Stauraum für „Pött und Pann“ etwas knapp ausfällt.

einem 1,95 Meter tiefgehenden Guss-eisenkiel steckt (Standardversion, optional ist auch eine Flachkielvariante erhältlich). Hinzu kommt die ebenfalls zur Steifheit beitragende Rumpfform.

Auf optimaler Höhe geht es gute 10 Grad tiefer mit immerhin 5,3 Knoten schon etwas flotter voran. Mit einem Schrick in den Schoten lässt sich der Vortrieb nach nochmaligem Abfallen um rund 10 Grad sogar auf 6,5 Knoten steigern. Auf diesem „Cruising-Kurs“ macht das Segeln mit der neuen Bavaria jetzt richtig Spaß – zumal sich neben besagter Gutmütigkeit am Ruder nun ebenso eine ansprechende Agilität im Segelverhalten bemerkbar macht. Kursänderungen und Manöver vollzieht die Yacht im Handumdrehen – und reagiert auch durchaus aufmerksam auf etwaige Trimmanpassungen.

Ebenso überzeugend gestaltet sich das Bedienungskonzept der Segeleinrichtungen im Praxistest. So erweist sich die eigenwillige Großschotführung als absolut handig – die Trimmleine lässt sich tatsächlich

aus jeder Position gut erreichen und dank der soliden Untersetzung selbst bei größerem Druck im Rick ohne nennenswerten Kraftaufwand holen. Auch die Ausführung der Achterstagstalje erscheint uneingeschränkt gelungen.

Die Vorsegel-Winschen liegen zwar nicht unbedingt in direkter Griffweite des Rudergängers – die Schotführung sorgt aber ebenfalls für eine kräfteschonende Bedienung. Und zumindest zum Losschmeißen langt auch der Steuermann allemal heran. Zumal die Yacht dank ihres gutmü-



Verbesserungspotenzial: eingerissene Fuge am Hauptschott und rechtscharfkantige Winkel am Handlauf der Pantry.

tigen Steuerverhaltens eben auch eine kleine Unaufmerksamkeit am Ruder locker verzeiht.

Auf Halbwindkurs messen wir schließlich eine Geschwindigkeit von 5,8 Knoten – wobei wir nun aber auch die querab laufende See aussteuern müssen. Im Raumgang macht sich indes die reduzierte Vorsegelfläche deutlich bemerkbar – insbesondere „platt vor dem Laken“, wo nur noch 4,1 Knoten zu verzeichnen sind. Für eine solche „Geige“ bei derart lauem Lüftchen sollte man also tatsächlich besser noch ein Leichtwindsegel dabei haben.

Unterm Strich vermag die Cruiser 32 mit Blick auf die wesentlichen Ansprüche an eine zeitgemäße Tourenyacht seglerisch dennoch vollauf zu überzeugen.

Schnörkelloses Interieur mit praktischen Details

Und wie sieht es in puncto Wohnkomfort aus? Auch unter Deck hat sich die Werft für eine komplette Abkehr vom vertrauten Bavaria-Stil entschieden. Das Interieur fällt nun deutlich nüchterner aus – dafür bietet das schnörkellose Design aber ebenfalls kaum mehr potenzielle Reibungspunkte.

Die Holzelemente wurden gegenüber früheren Bavaria-Ausbauten deutlich reduziert – sie heben sich nun akzentuierend von den weißen Wandflächen ab, deren Wegerungsoptik dennoch ein „schiffiges“ Element mit einbringt. Zugleich wurde konsequent auf etwaige Verzierungen verzichtet – dafür fallen die gleich-





Die Gestaltung der großzügigen Nasszelle gefällt uneingeschränkt.

mäßigen Maserungen und Tönungen auf der Testyacht positiv auf. Neu ist auch, dass man bei den Furnieren nun zwischen verschiedenen Hölzern wählen kann: Neben dem klassischen Mahagoni ist gegen einen Aufpreis von 1.321 Euro ebenso ein Ausbau in Walnuss oder Eiche erhältlich. Auch bei den Polstern stehen diverse Farbtöne zur Auswahl.

Das neue Rumpfdesign sorgt zudem für ein eindrucksvolles Raumgefühl unter Deck – das insbesondere im Salon zum Tragen kommt. Die Stehhöhe beträgt hier beachtliche 1,92 Meter – und dies beileibe nicht bloß punktuell. Die beiden Salonsofas lassen sich mit einer Länge von jeweils 1,97 Metern problemlos auch als Kojen nutzen – die Breite beträgt zwischen 0,64 und 0,54 Metern an Steuerbord sowie zwischen 0,64 und 0,49 Metern an Backbord. Der zentrale Messtisch bietet ebenfalls eine angemessene Größe und lässt abgeklappt zugleich einen komfortablen Durchgang ins Vorschiff frei. Durch die vier schmalen Seitenfenster (sämtlich zu öffnen) gelangt in Verbindung mit dem mittig angeordneten Decksluk sowie dem Schiebeluk dennoch ausreichend Licht und bei Bedarf auch Luft ins Innere – so dass sich im zentralen Wohnraum insgesamt ein recht lichtes Ambiente einstellt. Die früheren Gardinen sind praktischen Rollos gewichen. Wirklich schön gestaltet sich übrigens auch das Beleuchtungskonzept unter Deck, das ►

neben den üblichen Deckenstrahlern ebenso indirekte Lichtquellen umfasst.

Positiv aufgefallen sind uns darüber hinaus die durchdachten Staumöglichkeiten unter Deck – zumal sämtliche Regale und Schapps seegerechte Schlingerleisten aufweisen. In die Klappen zu den Stauräumen unter Bänken und Kojen wurden zudem ausreichende Hinterlüftungsöffnungen eingelassen. Unter der Vorschiffskoje hat man hingegen große Schubladen eingebaut, die einen deutlich einfacheren Zugriff erlauben. Auch wartungsrelevante Elemente wie Batterien, Ventile, Tanks und Motor sind gut zu erreichen. Etwas sparsam gestalten sich indes die Haltepunkte unter Deck – so wurde beispielsweise auf durchgehende Griffleisten an der Salondecke verzichtet.

Dafür wird die Pantry von einem durchgehenden, verchromten Handlauf umschlossen – ein durchaus schönes und ebenso funktionelles Stilelement, wobei uns allerdings die angeschweißten Halterungen etwas scharfkantig erschienen. Nichts auszusetzen gibt es an der Ausstattung – mit einer zur Schiffsmitte versetzten Edelstahlspüle, einer geräumigen Kompressor-Eisbox und einem längsseitig aufgehängten Zweiflamm-Gasherd mit Ofen (alles Standard). Auch die dunkel abgesetzte Arbeitsplatte gefällt. Der Stauraum für „Pött und Pann“ darunter und darüber fällt allerdings etwas knapp aus.

Die gegenüberliegende Navigation ist im Vergleich zu früheren Bavaria-Ausbauten erheblich geschrumpft. Zwar gibt es immerhin noch einen Kartentisch, auf dem sich auch zumindest noch ein kleineres Sportbootformat ablegen lässt (und ebenso darin verstauen). Der Navigator sitzt nun allerdings entgegen der Fahrtrichtung auf dem hinteren Ende des Salonsofas – wobei er auch kaum Abstützmöglichkeiten findet. Zugleich ist nur wenig Platz für etwaige Einbauinstrumente vorhanden. In Giebelstadt geht man offenbar davon aus, dass Eigner heute primär auf elektronische Seekarten in Verbindung mit einem entsprechenden

Plotter an der Steuersäule setzen. Wer indes auch weiterhin gern „per Hand“ navigieren möchte, soll auf der Cruiser 32 zumindest eine prinzipiell gangbare Kompromisslösung vorfinden.

Der begrenzte Platz in Navigation und Pantry kommt wiederum dem Lebensraum im Achterschiff zugute. So findet sich dort nun auch die eigentliche Eignerkabine inklusive einer sehr komfortablen Doppelkoje – mit einer Länge von 2,08 Metern (1,99 Meter im Bereich des Motorraums) und einer Breite zwischen 1,79 und 1,41 Metern. Hinzu kommen eine vorgelagerte Sitzbank, eine großzügige Standfläche vor der Koje (Stehhöhe: 1,85 Meter) sowie ein geräumiger Kleiderschrank. Für Licht und Luft sorgen ein Rumpf-, ein Seiten- und ein Cockpitfenster (Letztere beide zu öffnen).

Auch die gegenüber an Backbord eingebaute Nasszelle bietet ein beachtliches Raumangebot. Vor der Toilette ist ein großflächiger Duschbereich vorgesehen (Aufpreis Duschereinrichtung: 768 Euro) – dahinter wurde ein praktisches Ölzeugschapp eingelassen. Zudem gefällt die Gestaltung der Einrichtung mit Eckwaschbecken, großem Holzschrank, pflegeleichten Wandflächen und der hübschen Teak-Grätig am Boden der Dusche.

In der Vorschiffskammer finden ebenfalls zwei Erwachsene ein sanftes Ruhekissen – wobei sich die dortige Dreieckskoje in der Vorpiek allerdings auf sehr schmale 21 Zentimeter verengt. Dafür bietet sie mit 1,95 Metern eine üppige Länge (quer gemessen sind es sogar 2,06 Meter) – die Schulterbreite beträgt 1,75 Meter. Auch hier ist zudem eine ausreichende Standfläche vor dem Bett vorhanden (Stehhöhe: 1,88 Meter) – hinzu kommen zwei große Kleiderschränke.


Fazit

Auf den ersten Blick mag die Cruiser 32 den Eindruck erwecken, dass Bavaria nun einfach alle bisherigen Konzepte achtlos über Bord wirft und womöglich eine komplette Neuorientierung sucht – bei nähe-

rem Hinsehen wird jedoch deutlich, dass das neue Einsteigermodell aus Giebelstadt eigentlich vielmehr eine zeitgemäße Weiterentwicklung eines erfolgreichen Yachtkonzeptes repräsentiert. Denn solide Segeleigenschaften und ein einzigartiges Preis-/Leistungsverhältnis bildeten seit jeher die hervorstechenden Trümpfe dieser Marke – und diesbezüglich knüpft die Neue durchaus konsequent an ihre Vorgängerinnen an.

Hinzu kommen nun noch ein ebenso innovatives wie modernes Design, ein Mehr an Lebensraum an Deck (dank großzügigerem Cockpit, aufgeräumtem Deck und nicht zuletzt der innovativen Badeplattform), ein durchdachtes und konsequent auf kräfteschonendes Cruisen ausgelegtes Layout sowie ein harmonisch gestalteter Innenraum mit zahlreichen ansprechenden Detaillösungen. „Dreingaben“, die sich unterm Strich durchaus sehen lassen können.

Qualitativ scheint man sich ebenfalls weiterentwickelt zu haben. Zwar fanden wir auch auf der Testyacht ein paar unschöne Fugen an Schotts und Fenstern – im Großen und Ganzen machte sie jedoch einen recht ordentlich verarbeiteten Eindruck. Der diesbezügliche Fortschritt, den wir bereits beim vorangegangenen Modellwechsel konstatiert hatten, setzt sich offenbar fort.

Somit spricht eigentlich nichts dagegen, dass auch die neue „Kleinste“ aus Giebelstadt wieder ein Erfolgsmodell wird – insbesondere mit Blick auf das Einsteigersegment. Zwar ist die Liste der aufpreispflichtigen Extras etwas länger geworden – allerdings bietet Bavaria für zahlreiche Ausstattungsoptionen vergünstigte Paketpreise an. So beinhaltet beispielsweise das sogenannte „Family-Paket“ für 7.878 Euro bereits die wesentlichen Extras der Testyacht wie Rodkicker, Sprayhood, Bimini, Mittschiffsklampen, Mastrollanlage, Raymarine-Instrumentierung (ST 70 Plus Tridata), Warmwassersystem, Batterieladegerät und eine zweite Verbraucherbatte. Kühle Rechner dürften jedenfalls auch weiterhin ihre Mühe damit haben, ein günstigeres Gesamtpaket zu finden. 

Bavaria Cruiser 32

Technische Daten

Konstrukteur Farr Yacht Design
 CE-Entwurfskategorie..... A
 Takelungsart..... 9/10-Sloop
 Bauweise GFK (über der Wasserlinie als Sandwich)
 Länge über Alles..... 9,99 m
 Länge Wasserlinie..... 8,85 m
 Breite..... 3,42 m
 Tiefgang *..... 1,95 m
 Verdrängung..... 5.200 kg
 Ballastanteil ca. 25 %

Masthöhe (über WL)..... 14,80 m
 Segelfläche am Wind ** 50,6 m²
 Großsegel Standard..... 28,3 m²
 Vorsegel Standard..... 22,3 m²

Maschine *** Volvo Penta 13,3 kW (ca. 18 PS)
 Tankkapazität Diesel 150 l
 Tankkapazität Wasser..... 150 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon 2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon..... 6
 Stehhöhe im Mittel..... 1,88 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit 7,2 kn
 Längen/Breitenverhältnis..... 2,85/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis ** 4,11
 Spez. Segelfläche ** 9,73 m²/t

* optional wird auch eine Flachkielversion angeboten (Tiefgang: 1,5 Meter),
 ** bezogen auf Standardbesegelung mit konventionellem Großsegel und Rollfock (die Testyacht war mit Mastrollanlage und Kohlefaser-Segeln von Elvström ausgestattet), *** optional auch mit größerer Maschine erhältlich (gemessener Schalldruck während des Tests: 71,5 dB im Salon, 64,8 dB im Vorschiff und 75,3 dB in der Achterkabine).

Geschwindigkeiten

Größte Höhe (im Mittel)..... 45° 4,6 kn
 Optimale Höhe..... 57° 5,3 kn
 Aufgeschrickt..... 66° 6,5 kn
 Halber Wind..... 90° 5,3 kn
 Vor dem Wind..... 180° 4,1 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel 8 - 12 kn, Wellenhöhe: 1 - 1,5 m.



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 64.141 Euro inkl. 19 % USt.
 Darin enthalten unter anderem: Zwei-Saling-Rigg, Schoten, Fallen und Strecker, Standard-Großsegel, Rollfock inkl. Rollanlage, Bug-/Heckkorb, Seereling, ausklappbare Badeplattform (teakbelegt), zwei Schotwinschen (zweigang) und eine Arbeitswisch (zweigang), Radsteuerung, Holepunktschienen, Teak auf den Duchten, Cockpittisch, Maschine mit Saildrive, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter- und Service-Batterie (Kapazität: 145 Ah), Positionslaternen, Mahagoni-Innenbau, Pantry mit Edelstahlspüle, Kompressor-Kühlfach und Zwei-Flammen-Gasherd mit Ofen, Nasszelle mit Pump-WC (inkl. Fäkalientank) und Waschtisch.

Werft

Bavaria Yachtbau GmbH
 Bavariastraße 1, D-97232 Giebelstadt
 Telefon 0 93 34 - 94 20
www.bavaria-yachtbau.com



Grafiken: Michael Herrmann