

# Stylisch und durchdacht

Mit der neuen **C-Line** soll bei Bavaria Big Boat-Feeling Einzug halten. Sagt die Werft. Wir haben die Kleinste aus der Serie getestet und waren überrascht.

Getestet von: **Silke Springer**

Um die neue 45er wirklich vergleichen zu können, ist ein kurzer Exkurs in die jüngere Vergangenheit sinnvoll, und zwar zum Vor-Vorgängermodell. Das feierte 2009 unter dem Namen Bavaria Cruiser 45 seinen Stapellauf und erhielt 2014 ein sehr aufwendiges Decks-Relaunch. Fortan wurde es als Bavaria 46 vermarktet. Im Vergleich zu diesem Schiff, dessen Rumpflänge mit 13,60 Metern exakt dieselben Maße besitzt wie die C45, ist die Neue deutlich breiter, spürbar leichter, verfügt über mehr Tiefgang und eine größere Segelfläche. Konstrukteur Maurizio Cossutti ist dem Trend hin zu langer Wasserlinie und graden Bug- und Hecksegmenten gefolgt, um dadurch mehr Volumen bei gleichzeitig größerer Leistung anbieten zu können. Im Einzelnen sind das 14 Zentimeter mehr in der Breite, die sich von der Mitte aus komplett ins Heck durchziehen, und 660 Kilogramm weniger Gewicht, die im Zusammenspiel mit sieben bis 14 Quadratmetern mehr Segelfläche und einer zehn Zentimeter längeren Kiellosse bessere Performance generieren sollen.

Weil die neue C-Line im Vakuuminfusionsverfahren ge-

arbeitet und die Bodengruppe einen Rahmen erhält, konnte das Gesamtgewicht spürbar reduziert werden. Weitere Steifigkeit erhält der Rumpf durch Stringer, die auf halber Seitenhöhe laminiert werden. Rahmen und Stringer, beides zusammen macht den Rumpf selbsttragend, bzw. komplett lasttragend. Die Möbel müssen nur noch eingesetzt werden, sie übernehmen keine tragende Funktion mehr – mit dem Vorteil, dass sich das gesamte Interieur in Modulbauweise vorfertigen lässt und es diverse Möglichkeiten gibt, den Innenausbau zu gestalten, bzw. zu variieren.

Wir segeln die Bavaria C45 Style. Hier ist das Cockpit mit Teak belegt (selbiges kann auch für Ober- und Seitendecks bestellt werden), gibt es im Gästecockpit einen geteilten Tisch, der den Durchgang von der Steuermannspflicht ins Schiffsinnere freilässt, findet man eine gediegenere Einrichtung als auf der Ambition oder Holiday. Im Falle der Testyacht wurde die Standard-Möblierung aus Mahagoni eingebaut. Und ein Drei-Kabinen-Layout gewählt, das Platz für eine kleine Abstellkammer lässt. Vorn im Bug findet man die Eignersuite mit vernünftig dimensionierten Kleiderschränken und einem geteilten Bad. An Steuerbord liegt der WC-Raum, ihm

TESTDATEN	
<b>Testrevier:</b>	Kieler Außenförde
<b>Testbedingungen:</b>	4 Beaufort, in Böen 5
<b>Konzept:</b>	Cruiser, einfach zu handhaben
<b>Preis:</b>	ab 261.681 Euro, segelfertig

gegenüber die Duschkabine.

Im Salon sitzt man sich auf U- und Längssofas gegenüber, wobei die Zweiercouch gleichzeitig als Navi-Sitz dient. Der Navittisch ist mit Blick in Richtung Cockpit aufgestellt. An der Wand zur Abstellkammer hängt ein Multifunktionsdisplay, über das sich die gesamte Bord-Elektrik und -Elektronik steuern lässt. Über das BUS-System der B&G-Instrumente ist „Digitales Switching“ möglich, sprich, von jedem Kartenplotter aus kann das gesamte Schiff überwacht und gesteuert werden, inklusive Beleuchtung, Heizung und Entertainment-Systeme.

In den beiden Achterkabinen ist ebenfalls je ein Doppelbett untergebracht. Schrankraum gibt es auch, doch der ist leider sehr begrenzt. Ein zweites Bad findet sich steuerbord neben dem Niedergang, davor liegt besagte Abstellkammer – für Polster, Werkzeug, sperrige Sachen ist sie ideal. Gekocht



„Unseren Tageshöchstwert von 9,2 Knoten erreichen wir auf einem Kurs von 90 Grad“

TECHNISCHE DATEN



**Konstruktion:** Cossutti Yacht Design

**LüA:** 13,98 m

**Rumpflänge:** 13,60 m

**LWL:** 12,87 m

**Breite:** 4,49 m

**Tiefgang, Standard:** 2,20 m

**Flachgehender Kiel:** 1,75 m

**Tiefer Kiel:** 2,60 m

**Verdrängung:** 11,9 t

**Ballast:** 3,1 t / 3,4 t, 2,8 t

**Wassertank:** ca. 650 l

**Triebstofftank:** ca. 250 l

**Motor:** Yanmar 57 PS, opt. 80 PS

**Groß:** 64 / 68 m<sup>2</sup>

**Rollgroß:** 58 m<sup>2</sup>

**Genua:** 50 / 55 m<sup>2</sup>

**Gennaker:** 180 / 190 m<sup>2</sup>

**Preis, Style-Ausführung segelfertig:** ab 261.681 Euro

**Preis voll ausgerüstete Testyacht:** ca. 336.000 Euro

KOJEN

**Eignerkabine** Fuß 1,15 m  
Kopf 1,20 m  
Länge 2,05 m

**Achterkabinen** Fuß 1,35 m  
Kopf 1,37 m  
Länge 2,05 m

STEHHÖHEN

**Vorschiff** 1,95 m

**Vord. Bad** 1,95 m

**Vord. Schott** 2,00 m

**Salon** 2,05 m

**Pantry** 1,98 m

**Bad achtern** 2,00 m

**Achterkabinen** 1,95 m

ADRESSEN

**Werft:** Bavaria Yachtbau, Bavariastr. 1, 97232 Giebelstadt, Tel. 09334/942-0, www.bavariayachts.com

**Händler:** AP Yachting GmbH, Börn 17, 24235 Laboe, Tel. 04343/4940293, www.apyachting.de

DECKSLAYOUT

Möglichst viel Komfort



- 1. Steuerstand:** Auch die C45 setzt auf einen doppelten Steuerstand. So bleibt der Weg nach achtern frei
- 2. Cockpit:** Auf einen freien Durchgang wurde auch bei der Gestaltung des Cockpittisches geachtet
- 3. Badeplattform:** Unter dem Cockpit befindet sich eine vollwertige Dingigarage
- 4. Vorpiek:** Segellast in der Vorpiek mit eigener Luke



**Selbstwendefock:** Entspanntes Segeln mit kleiner Crew

**Einstiegsforte:** Unterteilter Seezaun, um bequemer an Bord zu kommen

**Breites Heck:** Das Heck ist enorm breit

UNTER DECK

Viel Platz für Gäste, weniger Platz zum Stauen



- 1. Salon:** In dieser Ausbauparvariante verwendete die Werft Mahagoni
- 2. Stauschrank:** Ein eigener kleiner Schrank zum Stauen, da Ablageflächen und Schapps ansonsten nicht genug Platz bieten
- 3. Kartentisch:** Kleiner Absatz am Schott, um Tablet oder Smartphone abzulegen. Der Fernseher verschwindet unterwegs im Schapp
- 4. Vorschiff:** Große Eignerkabine mit Doppelkoje und etwas wenig Stauraum
- 5. Pantry:** Große Arbeitsfläche mit abdeckter Spüle und einem Gasherd mit Ofen
- 6. Nasszelle:** Da sich in dieser Ausbauparvariante mehrere Nasszellen an Bord befinden, fallen sie nicht so groß aus, sind aber komfortabel

## TESTERGEBNISSE

**Segeltragezahl:** 4,6

Ihr Wert gibt das Verhältnis von Segelfläche zur Verdrängung an. Wie viel Segelfläche eine Yacht bis zum Reffen tragen kann, hängt jedoch von der Tiefe des Gewichtsschwerpunkts und der Stabilität ab. Der Wert einer typischen Fahrtenyacht liegt bei 4,2. Steife Cruiser-Racer erreichen über 5.

$$\sqrt{\text{Segelfl. } 108 \text{ m}^2 : \sqrt{\text{Verdr. } 11,9 \text{ t}}} = 4,6$$
**Ballastanteil:** 26%

Mit dem Ballastanteil von 26 % bewegt sich die Bavaria C 45 im unteren Bereich. Einen Ballastanteil von 25 % sollten Fahrtenyachten mit dem üblichen, moderaten Tiefgang aus Gründen der Seetüchtigkeit nicht unterschreiten.

**Längen-Breitenverhältnis:** 3 : 1

Das Längen-Breiten-Verhältnis von 3 : 1 spricht für eine ausgewogen segelnde Yacht. Reinrassige Regattayachten können das Verhältnis 2,2 : 1 haben. Zusammen mit dem Ballastanteil und der Lage des Gewichtsschwerpunkts hat dieser Wert großen Einfluss auf die Segelcharakteristika.

**Rumpfgeschwindigkeit:** 8,7 kn

Maximal erreichte Fahrt am Testtag: 9,2 kn unter Rollgroß und Selbstwendefock bei ca. 90 Grad zum Wind und 4 Beaufort.

$$2,43 \times \sqrt{\text{Wasserlinienlänge } 12,87 \text{ m}} = 8,7 \text{ kn}$$

wird auf der Backbordseite. Zur Vorbereitung der Speisen steht eine große Arbeitsfläche zur Verfügung, die mit einer soliden Kante eingefasst ist. Hier kann sich festhalten, wer bei Seegang kocht oder durchs Schiff läuft. Insgesamt gibt es viele Haltemöglichkeiten an und unter Deck. Griffe an den Cockpittischen, an der Sprayhood, am Niedergang,



Bis zu 30 Grad lässt sich die C45 an den Wind bringen

eine Griffleiste mittig an der Kajütdecke, eine weitere an der Wand zur Kammer. Das ist sehr erfreulich.

Maschine an, Badeplattform per Knopfdruck hochklappen, Leinen lösen, Bugstrahlruder kurz aufheulen lassen, um das Vorschiff vom Steg wegzudrücken, die Hafenausfahrt von Laboe passieren und ruckzuck die Segel setzen. Das ist besonders einfach, denn das Großsegel ist im Mast aufgerollt und die Fock, die ebenfalls auf einer Rollanlage sitzt, läuft auf einer Selbstwendeschiene. Fortan müssen wir uns hauptsächlich um den Großsegel-Trimmm kümmern. Weil die Großschot gespreizt gefahren wird (mit Umlenkungen auf dem Kajüt-dach) gibt es zwei Schotenden. Jedes hat seine eigene Winsch in Griffnähe der Steuerräder. Diese Schotführung hat den Vorteil, dass man das Großsegel sowohl allein, als auch zu zweit trimmen kann. Vor der Wende wird die Lose in Lee dichtgeholt, was gut jemand aus der Crew machen kann, sofern der Rudergänger das

nicht selbst erledigt. Nach dem Über-Stag-Gehen braucht das Segel nur noch etwas nachjustiert zu werden.

Die Steuerpositionen sind sinnvoll ausgetüfelt, man steht entspannt hinter dem Rad und kommt auch im Sitzen auf der hohen Kante gut ans Rad heran. Anlehnen kann man sich zwar nicht, weil der Seezaun zu weit weg ist, trotzdem ist die Sitzhaltung entkrampfend. Wer den Skipper bei der Segelführung unterstützt, kann sich ebenfalls im Achter-Cockpit aufhalten (Platz dafür ist da), genauso gut kann er die Winschen aus der Gästeplicht heraus bedienen. Beim Testschiff liegen die Großschotwünschen etwas zu dicht am Rad, so dass man nur kurze Winkskurbeln benutzen kann. Mit den kommenden Baunummern soll diese Kinderkrankheit verschwinden, sagt die Werft.

Auf unserem Testtörn sind wir zu zweit an Bord. Da könnte man annehmen, dass vier Windstärken, die immer mal wieder von kräftigen Fünfer-Böen aufgemischt werden,

eine echte Herausforderung darstellen. Weil die Segelführung aber wirklich einfach ist und sich die Böen, die uns an der Kreuz erwischen, mit ein wenig Übersteuern abfedern lassen, kommt keine Hektik auf. Uns bleibt ausreichend Muße, die Testwerte zu ermitteln. Dabei stellen wir fest, dass man die Bavaria C45 sehr hoch an den Wind steuern kann. Reizt man diese Fähigkeit bis zum letzten aus, inklusive leicht killenden Fockvorliek, liegt der Wert bei 30 Grad zum Wind. Dass man dann allerdings Abstriche an die optimale Am-Wind-Geschwindigkeit machen muss, dürfte klar sein. Wir nutzen das Übersteuern, um in besonders harten Böen Druck aus den Segeln zu nehmen. Diese Vorgehensweise funktioniert bestens.

In den ruhigen Windphasen fahren wir voller, also mit 35 bis 40 Grad zum Wind. Sofort wandert die Logge von 6,2 auf sieben Knoten hoch. Und mehr. Kurz überlegen wir, ob es sinnvoll wäre, zu reffen, und entscheiden uns dagegen, weil

**KOMMENTAR**

segeln-Testerin Silke Springer

**Gute Performance, sinnvolle Details**

Mit der C45 bringt Bavaria eine Yacht auf den Markt, die von außen betrachtet schick und leistungsstark wirkt. Das liegt an ihrer modernen Silhouette mit dem flachen Aufbau, den geraden Schiffsenden und der damit verbundenen langen Wasserlinie liegt. In der Praxis zeigt sich, dass die mit ihrem Erscheinungsbild verbundenen Leistungserwartungen nicht zu hochgesteckt sind. Sie segelt schnell, ist wendig, gleichzeitig unkompliziert in der Handhabung und nicht nervös. Auf Grund dieser Eigenschaften können sich auch Kunden, die von ihrem Schiff gute Performance erwarten, von ihr angesprochen fühlen.

Erfreulich viele seemännisch durchdachte Details wie Ringe zum Einpicken der Sicherheitsgurte an den Steuerständen und diverse Handgriffe an Cockpittischen, Sprayhood und Niedergang weisen darauf hin, dass bei der Planung des Deckslayouts Segler am Werk waren, die dieses Schiff auch für den langen Schlag fit machen wollen. Der Gesamteindruck der Inneneinrichtung lässt sich mit ansprechend und wohnlich kurz aber treffend beschreiben.

der Ruderdruck auch in den Böen noch angenehm, sprich händelbar bleibt und die Yacht nicht ein einziges Mal aus dem Ruder läuft. Bei einer konstanten halben Windstärke mehr hätten wir allerdings ein Paar Reff-Umdrehungen ins Großgerollt.

Unseren Tageshöchstwert von 9,2 Knoten erreichen wir auf einem Kurs von 90 Grad, zufällig auf der Rückfahrt in den Hafen. Dort angekommen, lassen wir die Blicke noch einmal übers Deck schweifen. Manches haben wir während des Segelns noch nicht inspiert, zum Beispiel die tiefen Backskisten in der achteren Sitzbank, in der eine Außenküche samt Grill und Gasflasche untergebracht werden kann. Oder die riesige Segellast hinter dem abgetrennten Ankerkasten, in der sämtliche Fender und Festmacher Platz finden.

Unser letzter Blick gilt schließlich einem Highlight der Yacht, das man so auf keinem Boot dieser Größenordnung findet. Unter dem breiten Cockpitboden ist eine Garage

untergebracht, in der ein kleines Zwei-Personen-Dingi Platz findet. Alternativ kann der Stauraum genutzt werden, um die Cockpitpolster, das SUP, den Kite oder sonstige Utensilien zu lagern, die den Urlaubstörn noch abwechslungsreicher gestalten. Viel mehr Big Boat-Feeling auf einem 45-Fuß-Schiff geht nicht, oder?

**FAZIT**

**Die neue Bavaria-Generation: Mehr Luxus, mehr Komfort, mehr Leistung**

**PRO**

- Angenehme Segelcharakteristika
- Einfaches Segel-Handling
- Viele Haltegriffe
- große Arbeitsfläche in der Pantry
- Dingi-Garage / große Heck-Backskiste

**CONTRA**

- Wenig Schrankraum in den Achterkajüten
- wenig Platz für Geschirr und Besteck in der Pantry

## Neuer Elektroantrieb : Facnor ermöglicht ihnen den einfachen Umstieg auf eine elektrische Rollanlage

- > Kompaktes Design
- > Zuverlässig und langlebig
- > Günstiger Preis durch Facnor Innovation (Neues Antriebskonzept)
- > Von 3.924,- Euro (inkl. MwSt)



Einfacher Austausch der manuellen Facnor Trommel möglich



boot Düsseldorf  
Düsseldorf  
Halle 11 B56

Wichard  
GRUPE  
since 1919

YouTube  
www.facnor.com

facnor  
FURLING SYSTEMS

Unser Distributor Hahnfeld-Masten www.hahnfeld-masten.de