

Wie ein Ei dem anderen . . .

und trotzdem sind sie recht verschieden.

Die Bavarias 960 und 1060 unterscheiden sich durch Kiel und Takelung und ein paar Kleinigkeiten

Nach den vielen Gerüchten des vergangenen Jahres ist wieder Ruh'. Die Bavaria-Werft steht wieder fest mit beiden Beinen in der Yachtbranche, vergessen sind die Aufregungen um Konkurs und Zahlungsunfähigkeit, Tatsache ist, daß man wieder produziert. Mit alter Frische geht man ans Werk, geändert haben sich aber die Produkte, eine einheitliche Linie setzt sich immer stärker durch.

Vor etwas mehr als einem Jahr wurde

die erste Bavaria 1060 ausgeliefert, das jüngste Modell, die 960, folgte im Frühjahr 1985. Beide Schiffe sind nunmehr die modernsten der Werft und stellen im Programm die gehobene Mittelklasse dar. Obwohl sich die beiden Yachten auf den ersten Blick kaum unterscheiden, bestehen dennoch konzeptionelle Unterschiede. Aber bleiben wir noch beim ersten, flüchtigen Blick. Auf diesen heben sich die von Axel Mohnhaupt gezeichneten

Schiffe doch deutlich von anderen Yachten ab, vor allem durch den hohen, steilen Vorsteven und das markante Heck.

Beim Betrachten der Bavaria 960 wird einem vielleicht weiters auffallen, daß sie ein ungewöhnlich schlankes Schiff ist. De facto ist sie in der größten Breite auch deutlich schmaler als vergleichbare Schiffe; 3 m, das sind rund 30 cm weniger als üblich.

Grundlegende Unterschiede zwischen

BAVARIA 960/BAVARIA 1060

Topppetakelte (1060) beziehungsweise 7/8-getakelte (960) Fahrt-yachten in Flossen- oder Flügelkielversion, gute Segeleigenschaften und passables Einrichtungskonzept

	960	1060
Länge ü. a.:	10,00 m	11,00 m
Rumpflänge:	9,60 m	10,70 m
LWL:	7,90 m	9,00 m
Breite:	3,00 m	3,40 m
Tiefgang Normalkiel:	1,70 m	1,70 m
Tiefgang Flossenkiel:	1,30 m	1,40 m
Gewicht:	3,6 t	4,8 t
Ballast:	ca. 40%	ca. 42%
Großsegel:	19,50 m ²	19,55 m ²
Fock I:	16,05 m ²	23,50 m ²
Genua I:	25,50 m ²	37,50 m ²
Spinnaker:	52,00 m ²	77,00 m ²
Anzahl der Kojen:	7	7+2

Material: GFK im Handauflegeverfahren, Rumpf und Deck in Sandwich, Kernmaterial Schaumstoff (Divinycell)

Motor: Volvo 2002, 18-PS-Zweizylinder

Wasser (Kunststoff): 200 l 200 l

Treibstoff (Kunststoff): 100 l 100 l

Konstrukteur: Axel Mohnhaupt

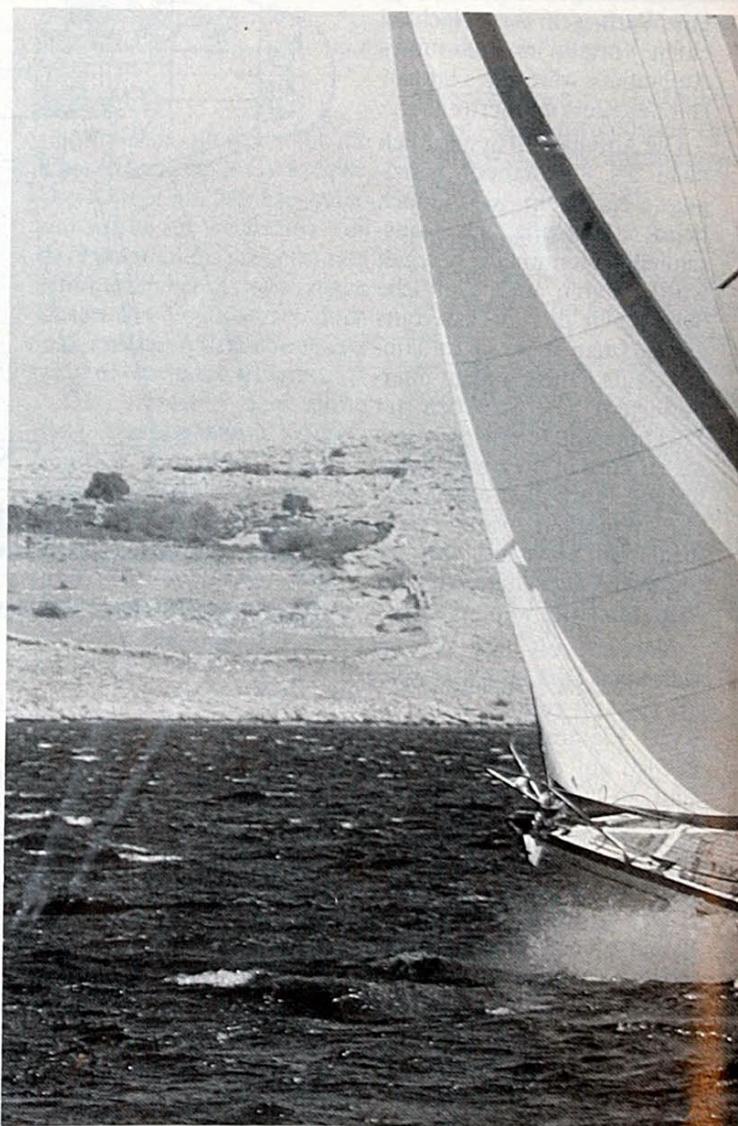
Preis (exkl. MWSt., ab Werft):

Grundausrüstung mit Groß, Fock
und Motor: öS 626.000,- öS 854.000,-

Extras (1060 in Klammer): Kompaß: 5.600,-, Radsteuerung: 24.700,- (26.700,-), mech. Ankerwisch: 7.102,-, Aufpreis Flossenkiel: 7.000,- (11.090,-), Antifouling: 6.500,- (8.500,-)

Werft: Bavaria Yachting, D-8701 Giebelstadt, BRD

Vertrieb: Plasticmetall, Steinhagegasse 13, 1120 Wien



FOTOS: PAURNEIND, GAZZARI (1)

den beiden Neulingen gibt es in erster Linie beim Rigg; die 1060 ist toppgetakelt, die 960 hingegen 7/8-getakelt.

Beide Schiffe haben freistehende Balanceruder und relativ kurze, tiefgehende Kiele. Wie bei der Bavaria 760 wird aber wahlweise ein brandaktueller Flügelkiel à la Australia II angeboten. Der unkonventionelle Kiel stammt ebenfalls aus Mohnhaupts Feder. Was immer man davon halten möge: Mohnhaupt hatte sich bei seinem Flügelkiel keine Geschwindigkeitsrekorde vorgenommen, sondern lediglich eine Reduktion des Tiefganges bei annähernd gleich guten Segeleigenschaften. Und das hat er – wie später detailliert zu lesen ist – voll erreicht.

RIGG UND DECK

Wie schon erwähnt, haben die beiden neuen Bavarias verschiedenartige Riggs. Die Bavaria 1060 ist toppgetakelt, ihr 2-Salings-Mast ist über ein Paar Unterwan- ten, doppelte Oberwanen, Babystag und – eher unkonventionell – in Höhe des Baby- stags angreifende, nach hinten versetzte

zusätzliche Unterwanen verstagt. Dadurch ergibt sich ein recht steifes Rigg, die Trimmöglichkeiten beschränken sich auf das per Handrad einstellbare Achterstag.

Die 960 hat 7/8-Takelung. Die Salings sind nur minimal nach achtern gefeilt. Über die Wanen kann also wohl kaum ausreichend Zug aufs Vorstag gebracht werden. Daß das Vorstag dennoch nicht stark durchhängt, ist nur auf die vernünftige Dimensionierung und Härte der Spieren zurückzuführen.

Betritt man die 960 über das Heck, macht man mit der niederen, wenig gespreizten Hahnepot der Achterstagverstellung Bekanntschaft. 960er Routiners werden dieses Hindernis wohl elegant passieren, der Gast am Schiff wird sich ein wenig quälen.

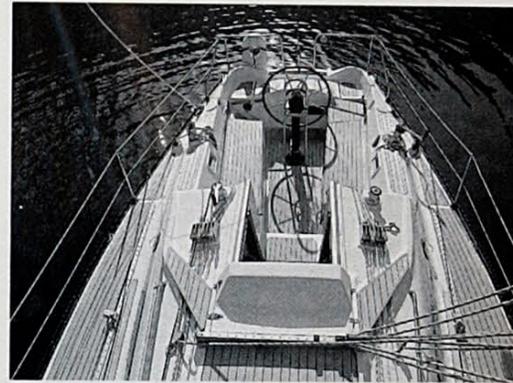
Überdies ist die Talje auch recht kurz geraten, wodurch der Mast nur im bescheidenen Rahmen nach achtern gebogen werden kann.

Alle Fallen, Strecker und sonstigen Leinen sind ins Cockpit umgelenkt und werden auf zwölf bzw. zehn (960) Easylock-

klemmen belegt. Die 1060 kann sogar mit großen Easylock „racing“ aufwarten, wogegen man auf der kleinen Schwester nur die Miniausführung montiert hat, die leider unter Zug deutlich schwerer zu öffnen sind.

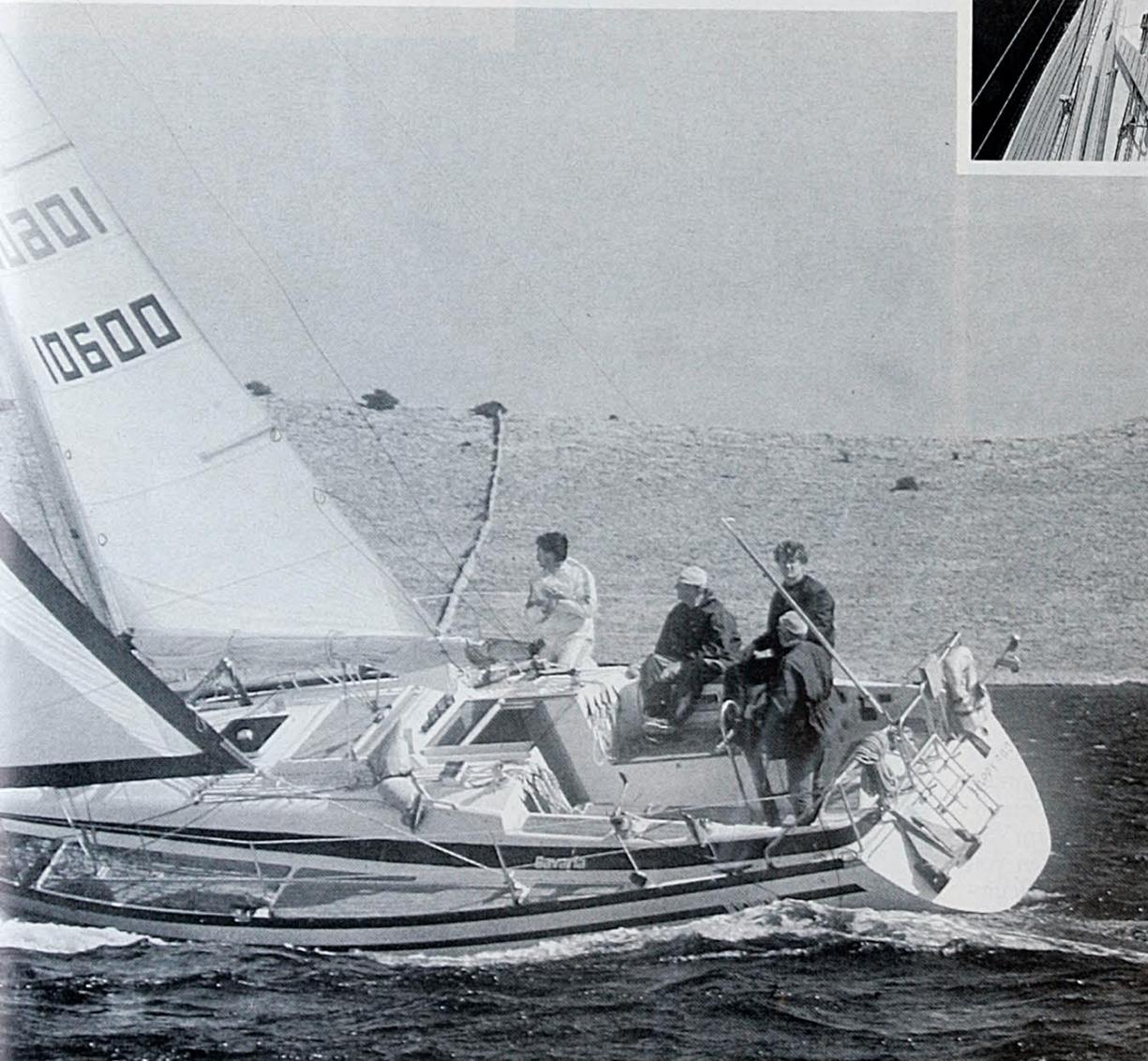
Die Segel unserer Testschiffe stammten von Fogh und wiesen akzeptablen Stand auf. Bedauerlich ist lediglich, daß man bei den Großsegeln eine dritte Reffreihe als entbehrlich erachtete; wie sich später herausstellen sollte, hätte diese die Eigenschaften der Bavarias bei Starkwind günstig beeinflußt.

Seit man sich einmal den Fauxpas leistete, einer Bavaria 820 zu kurze Genuaschienen mit auf den Weg zu geben und dafür von einer aufmerksamen Testmannschaft und wohl auch ein paar Kunden gerügt worden war, verwöhnt uns die



Mehr Teak an Deck

Bavarias der neuen Generation haben ein serienmäßiges Teakdeck, was vor allem der Optik zugute kommt. Beispielhaft ist die Fallenumlenkung, die bei der Bavaria 1060 (Bild) sogar 12fach ausgeführt ist. Das einsetzbare Brett zwischen Cockpit- und Rudergängerducht ist nicht serienmäßig. Radsteuerung findet man ebenfalls auf der Aufpreisliste



Werft mit überlangen Schienen.

Wermutstropfen waren bloß die auf unseren Schiffen montierten selbstholenden Enkes-Winschen; sie könnten ruhig eine Nummer größer dimensioniert sein.

Der Großschottraveller ist weit vom Schuß am Cockpitsdach montiert und nur schwer zu verstellen. Zum Glück braucht man ihn nicht, weil der ausgezeichnete Niederholer (ebenfalls ins Cockpit umgelenkt), unterstützt durch die umständliche, aber umso besser untersetzte doppelte Großschotführung, auch die Travelerarbeit übernimmt.

Serienmäßig sind die neuen Bavarias mit einem sauber verlegten Teakdeck versehen, welches jedoch nicht ganzflächig (wie konventionelle Teakdecks), sondern bündig in die dafür vorgesehenen Decksausnehmungen verlegt ist. Bei älteren Bavarias klebte an diesen Stellen der vorzügliche Treadmaster-Belag (Kork-Gummi-Mischung).

Nicht serienmäßig ist hingegen die Radsteuerung, sie zählt zu jenen Goodies, die den Preis der von uns gesegelten 1060 (Charterversion) letztlich auf 1,2 Mio. ansteigen läßt. Das Cockpit genügt Fahrtensegleransprüchen, doch zeigen die Franzosen auf dem Gebiet der Ergonomie mehr Know-how. Bei Lage sitzt man auf den Bavarias unbequem; die Sülls sind nicht abgeschrägt, eine Stunde drauf sitzen ist eine gute Strafe für unbotmäßige Decksgehilfen.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß man auf der 1060 trotz doppelter Achterkajüten eine große und tiefe Backskiste im Heck findet. (Bei der 960er geben sich durch die einfache Achterkajüte ohnehin keine Stauprobleme; sie hat sogar zwei Backskisten.) Noch bemerkenswerter ist aber die Montage der Lenzpumpe. Sie liegt zwar ausgezeichnet in Griffweite des Rudergängers, doch ist sie so nahe am Boden montiert, daß der zum Pumpen Verurteilte bei jedem Hub seine Finger quetscht.

SEGELEIGENSCHAFTEN

Wir segelten die Bavaria 1060 mit und ohne Flügelkiel, die 960 nur mit Flügelkiel und hatten ausreichend Gelegenheit, die Schiffe bei verschiedensten Bedingungen zu erproben.

Anläßlich des Murter-Kornati-Cups (einer Regatta für Fahrtensegler), konnten wir eine 960 mit Flügelkiel segeln. Bei soliden 7 Beaufort erreichte die Yacht am Vorwind im Surfen Geschwindigkeiten von mehr als 11 Knoten. Unter gleichen Bedingungen war die 1060 mit Flossenkiel noch ein bißchen schneller, woraus (aufgrund der längeren Wasserlinie) allerdings kein Geschwindigkeitsvorteil für den Flossenkiel abgeleitet werden kann.

Übereinstimmend konnten wir feststel-

len, daß der Flügelkiel die Bewegung des Schiffes im Seegang dämpft, wengleich das Vorschiff konstruktionsbedingt manchmal hart in der Welle aufschlägt. Überdies ist die Yacht mit Flügelkiel recht richtungsstabil, was bei Kurzkielern mit freistehendem Balanceruder nicht immer der Fall ist.

Am Halbwindkurs, egal bei welchen Bedingungen, war die Flügelkielversion stets eine Spur langsamer als der Flossenkiel; auch bei sehr viel Wind und aggressivem Segelstil erreichte die 960 auf diesem Kurs nie mehr als 6 kn.

Konstrukteur Mohnhaupt versprach für die Flügelkiel-Version ausgezeichnete Kreuzeigenschaften. Tatsächlich segelte die 960 überraschend gut an der Kreuz, was sowohl Höhe als auch Geschwindigkeit betrifft. Die 1060 mit Normalkiel konnte leider nur bei Leichtwind gesegelt werden, wodurch kein direkter Vergleich zulässig ist. Die 1060 mit Flügelkiel benahm sich auf der Kreuz ebenfalls recht gut, konnte aber nicht so überzeugen wie die kleinere Schwester. Immerhin erreichte sie einen maximalen Speed von rund 6 kn an der Kreuz – ein für Fahrten-

schiffe zufriedenstellender Wert.

Beide Bavarias zeigten bei Lage starke Luvgerigkeit. Es ist fast unmöglich, die Deckskante unter Wasser zu drücken, ohne daß das Schiff aus dem Ruder läuft. Dies erfordert aufmerksames Steuern an der Kreuz und rechtzeitiges Fieren der Großschot. Bei Starkwind wäre das dritte Reff unbedingt nötig.

Da die Ruder der Bavarias stark voralanciert sind und in Verbindung mit der leichtgängigen Radsteuerung kaum Ruderdruck signalisieren, besteht die Gefahr, daß die Yachten mit zu starker Ruderlage gefahren werden. Einzige Abhilfe schafft nur der Blick zurück auf die sprudelnde Hecksee.

Beide Yachten waren mit 28-PS-3-Zylinder-Volvos der Serie 2000 ausgezeichnet motorisiert, wobei sich diese Maschinen mit rundem Lauf und mäßiger Geräuschentwicklung angenehm im Hintergrund halten.

Die Bavaria 960 erreichte unter Vollgas (2700 U/min), 7,0 kn, bei 2000 Touren gute 6,0 kn. Die 1060er war etwas langsamer: bei Vollgas (2600 U/min) 6,7 kn, bei 2000 Touren 5,6 kn.

Bavaria 960 im Murtersko More



Noch ein Wort zu den Manöviereigenschaften: Sowohl 960 als auch 1060 gehören zu den wendigsten und handlichsten Yachten. In bezug auf Hafenanläufe und das Retourfahren übertreffen sie sogar noch ihre mit Vorschublorbeeren bedachten französischen Schwestern. Besser geht's wirklich nicht!

UNTER DECK

Zweiter Punkt, wo sich die beiden neuen Bavarias wesentlich voneinander unterscheiden, ist die Aufteilung unter Deck.

Die 1060 hat doppelte Achterkajüten und den Waschraum vorne, die 960 hat – wie in dieser Klasse üblich – nur eine Achterkajüte, dafür aber Waschraum und große Backskiste im Heck.

Die beiden Achterkajüten der 1060 sind nur bei auserlesenen kleinwüchsigen Passagieren von 2+2 Personen zu bewohnen, die Achterkajüte der 960 ist zwar etwas breiter, doch bietet sie dem Innenliegenden nur die geringe Schulterhöhe von 50 cm. Das Platzangebot ist also etwas beschränkt, mehr Raum würde nur durch



Blauer Samt und dunkles Mahagoni

lassen den Innenraum der Bavarias (im Bild Bavaria 960) zwar ein wenig dunkel, dafür aber sehr gemütlich erscheinen. Beim Navigationsplatz ist das vorbildliche, herausklappbare Elektropaneel installiert, bemerkenswert, daß die Pantry der 960 wegen des zusätzlichen Kästchens (links neben dem Herd) eine Spur größer ist als die der 1060



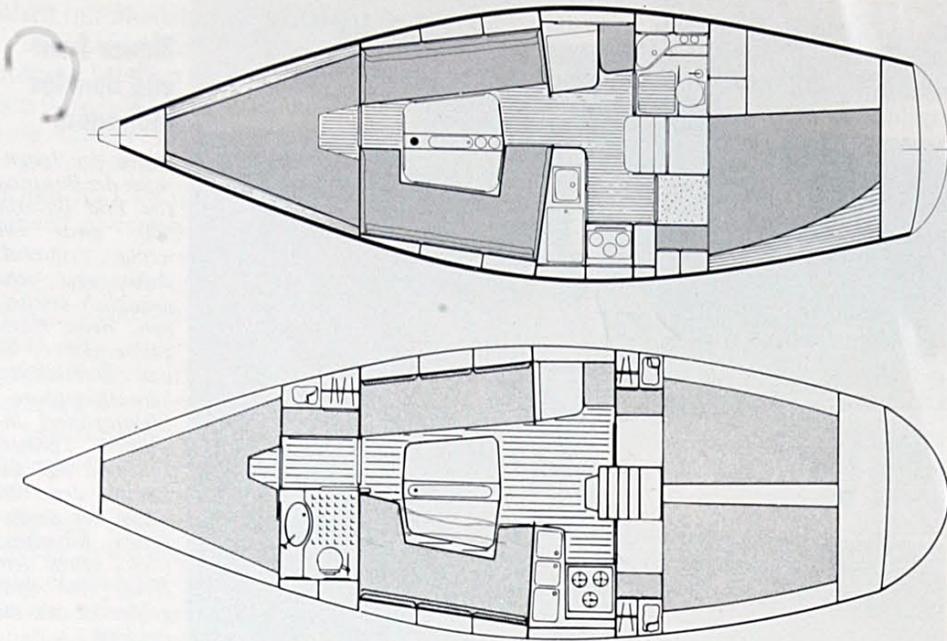
DER FLÜGELKIEL

Anders als beim australischen Wunderzwölfer Australia II, ist der Flügelkiel bei Fahrtenschiffen nicht in erster Linie zur Verbesserung der Geschwindigkeit gedacht, der Vorteil liegt hauptsächlich in der Verringerung des Tiefgangs. Bei der Australia II spielten diese Überlegungen gar keine Rolle, bei Lage hatte die Yacht sogar einen geringfügig größeren Tiefgang.

Um annähernd gleiches aufrichtendes Moment zu erzielen, muß der kürzere Flügelkiel unten breiter sein, also mehr Ballastanteil aufnehmen können. Trapezförmige Kiele haben aber den Nachteil, daß sich durch den hohen Druck-

ausgleich am unteren hinteren Ende des Kiels starke Wirbel bilden. Dieses Problem wurde bei der Australia II durch zwei seitlich am langen hinteren Ende befestigte, schräg nach unten geneigte Flügel gelöst.

Der Bavaria-Kiel ist weit einfacher ausgeführt. Flügel erstrecken sich hier fast über die ganze Länge der Kielunterkante und können dadurch besonders viel Ballast aufnehmen. Im Praxistest zeigte der Flügelkiel der Bavaria kaum Nachteile, auf Kreuz- und Vorwindkursen besteht zum Flossenkiel annähernde Gleichwertigkeit, nur auf Halbwindkursen war der Flügelkiel etwas langsamer.



Innen anders

Die Bavaria 1060 (unteres Bild) hat doppelte Achterkajüten und den Waschraum im Vorschiff, während sich bei der 960 nur eine einfache Achterkajüte, dafür aber auch Waschraum und Backskiste im Heck befinden. Da die Achterkajüten der 1060 nicht ganz nach achtern reichen, bleibt genügend Raum für eine große Backskiste. In Wirklichkeit sind aber beide Achterkajüten etwas schmaler als auf der Abbildung, da sich zwischen ihnen der große und ausgezeichnet zugängliche Motorraum befindet

eine andere Cockpitgestaltung (schräge Sills, höherer Cockpitboden) möglich sein. Bei der 1060 nimmt überdies der ausgezeichnet zugängliche, riesige Motorraum viel Platz zwischen den beiden Achterkajüten ein. Wer's ohnehin gern ein wenig eng hat, wird die Achterkajüte als gemütliche Höhlen empfinden, in die man sich gerne verkriecht. Luft gibt's, dank wirksamer Horizontalbelüftung, genug Licht schon weniger. Zum Glück ist das Laminat durchscheinend, sonst wären die Achterkajüten furchtbar dunkel.

Der Salon ist bei 960 wie 1060 gleich aufgeteilt. An Backbord läßt sich eine Doppelkoje einrichten, die bei der 1060 geradezu luxuriöse Ausmaße hat. Die Rückenlehnen der Salonlängskojen können hochgeklappt werden, wodurch auch an Steuerbord eine ausgezeichnete Einzelkoje entsteht. Bei der 960 laufen die Püttings leider so ungünstig, daß man sich bei einer plötzlichen Bewegung im Schlaf leicht blaue Kniescheiben holen kann.

Bemerkenswert ist der Umstand, daß die Pantry der 960 größer ist als die der 1060. Obwohl nur eine Spüle vorhanden ist (zweite wäre wie bei der 1060 möglich),



ÖSTERREICH
Versicherung

...denn der Teufel schläft nicht



An Qualität gewöhnt man sich eben

NEU

In S. Giorgio liegen für Sie bereit:

First 456, Polygon 46, First 38, Cometone 11,
Drei Shogun 36, Karate 33, First 30E.

Meilentörns auf Anfrage

Raudaschl-Segel und Topp Reff NEU!

Verkauf und Service bei uns in S. Giorgio
Bürozeit: Montag bis Freitag von 9 bis 14 Uhr

yachtreisen + charter **ambrosi**

5023 salzburg, esch 283
tel. 0662/66 18 66, 79 91 64
fs 633048 ambro a

TECNAUTIC Echolot mit Sprache

- Tiefe von 0 bis 270 Meter
- Umschaltbar Meter-Fuss
- Nullpunkt einstellbar:
Tiefe unter Kiel oder
unter Wasserspiegel
- Ansage (Deutsch
oder Englisch)
wenn sich Tiefe
ändert (in
grösseren Stufen,
je grösser die
Tiefe)
- LED-Zeiger
für Tiefen unter
10 m
- Ankerwarnung
- Batteriewarnung
- Fläche Anzeige: 130x115x17 mm



Das Echo-6 ist Teil eines modularen Systems; bestehend aus Log-6, Wind-6 und Echo-6. Zusammen mit dem Log-6 kann es auch die Geschwindigkeit (statt der Tiefe) ansagen.

- Geber für Innen- und Aussen-Montage oder mit herausziehbarer Rumpfdurchführung
- E-6-A: mit Alarmton und einstellbarer Warntiefe statt Sprache

SEEN-VERTRETER
GESUCHT!

NAV-COMM®
A-1140 Wien, Jupiterweg 34
Tel. 0222/97 33 97

