

Bavaria 38

Over de Bavaria wordt beweerd dat je ze alléén ziet zeilen bij weinig wind. En dat ze zware motoren hebben om met veel wind toch de haven te kunnen bereiken. Op een mooie herfstdag met dertig knopen wind (zeven Beaufort) op de meter gaan we op zoek naar de waarheid over Bavaria. Het testobject: de splinternieuwe Bavaria 38.



Constructie & Indeling

De Bavaria wordt de laatste jaren ontworpen door J & J Design uit Slovenië. Het enige creatieve dat nog in Duitsland wordt gedaan is het interieurontwerp. De bouwwijze van alle Bavaria's is hetzelfde, maar voor diegenen die het nog niet wisten: de romp is aan de boeg Kevlar versterkt. De romp is gesandwiched met een divynycel schuimlaag tussen de glasvezellagen, het vlak is van volglas en bij de kielophanging is de glasvezeldikte verdubbeld. Per jaar worden naar schatting 2000 Bavaria zeilboten en 220 motorboten geproduceerd. In de 220 productiedagen die er in een jaar zijn, betekent dit dat er gemiddeld per werkdag bijna tien zeilboten en één motorboot de productielijn in Giebelstadt verlaten. Daar zijn overigens slechts ongeveer 550 mensen werkzaam. Dat betekent dat er per nieuw schip slechts 440 manuren worden gebruikt. Het inbouwen van de motor schijnt maar drie minuten te kosten. Voortdurend wordt door de werf bekeken hoe hoogwaardige producten kunnen worden gebouwd met minimale inzet van arbeidskrachten. De nieuwe 38 is een schip waarin alle kwaliteiten van de werf verder zijn ontwikkeld en geperfectioneerd. De rompvorm is geoptimaliseerd en er zijn verschillende versies mogelijk: een twee- of drie hutten optie, twee kielvarianten (van 1,70 m en van 2,10 m) een doorgelat of een rolgrootzeil en dat allebei in de standaard of High tech uitvoering. De motorisering wordt bij Bavaria altijd door een Volvo Penta diesel saildrive verzorgd, in de testboot was dit de MD 2030, 29 Pk (21 kW) driecilinder. Deze drijft een drieblads vaste schroef aan. Optioneel is een drieblads klapschroef. Er zijn twee vloeistofaccu's verborgen onder de bank in de salon: een 140Ah heavy duty boordaccu en een 55 Ah startaccu. In alle schepen wordt tegenwoordig een 60 liter vuilwatertank ingebouwd, waarmee men de Scandinavische markt open houdt en vooruitloopt op de verdere Europese regelgeving. De 38 heeft een spiegel met een ingebouwde telescopische zwemtrap. Door de achterpreekstoel is een doorstap naar de kuip. In deze doorgang is aan bakboord de gasbun geplaatst. De kuipbanken en kuipvloer zijn standaard met teakhout bekleed. De geteste boot was voorzien van een 2,10 m diepe loden kiel van ca. 2100 kilo. In het interieur is in het achterschip een tweetal hutten aangebracht. Deze hutten krijgen ook licht van boven door een luik in het kajuitdak onder de buiskap. De salon kent een lange en smalle natte cel aan bakboord. Op de plaats waar vroeger de natgoedkast te vinden was is nu ruimte gemaakt voor de vuilwatertank. Aan stuurboord is de overzichtelijke navigatiehoek en meer naar voren is de ruime U-vormige

bank met eettafel tegenover een tweepersoonszitje geplaatst dat het totaal aantal mogelijke tafelgasten tot 8 doet toenemen. Aan bakboord bevindt zich de langsscheepse kombuis. Voor het hoofdschot van de boot is de riante voorhut. Daar staat een bijzonder ruim tweepersoonsbed met aan weerszijden volop kastruimte. De opbouw van de kajuit lijkt bovendien relatief laag. Toch is er in de doorloop 1,90 m stahoogte.



Comfort & Ergonomie.

De zit in de kuip is goed. De banken zijn diep en hoog genoeg en de (optionele) kuiptafel biedt twee heerlijke voetensteunen. Het uitzicht van achter het stuurwiel is onder alle omstandigheden goed te noemen. Alleen zou een rugsteuntje (bijvoorbeeld in de vorm van een gepolsterde band aan de zeereeling) een prettige comfortvoorziening kunnen zijn. De doorloop door de kuip wordt beperkt door het 102 cm grote stuurwiel. Daardoor blijft tussen kuipbank en roer maar 18 cm ruimte over om met de benen te passeren. Aan de krappe kant, maar niet onmogelijk. De plaatsing van de bedieningsorganen van de motor is ook nog wel wat te verbeteren. Voor het aflezen van het toerental moet je echt op de knieën. Voor de zeilhandling is de plaats van de schoot- en vallieren van belang. Deze is prima. Ook de genua traveller is gemakkelijk vanuit de kuip te verstellen. In het interieur is de ruimte in de voorhut overweldigend. Het bed is voorzien van simpele maar comfortabele matrassen. Ook de ziteethoek en de navigatiehoek zijn ruim bemeten. De natte cel is lang en smal en maar 1,78 m hoog. De toiletbrilhoogte (46 cm) is evenals de ruimte om het toilet heen wel voldoende om comfortabel te kunnen zitten. Een patrijspoort zorgt voor de benodigde ventilatie in deze ruimte waar de kraankop bij de wastafel ook de functie van handdouche vervult. In de boot is volop kastruimte. Ook de ventilatiemogelijkheden zijn ruim bemeten: er zijn drie patrijspoorten van 63x13 cm, één luik van 47x47 cm en twee luiken van 47x20cm buiten het entreeluik te openen. De opbergmogelijkheden en het werkblad in de keuken kunnen eveneens de toets der kritiek ruimschoots doorstaan.



Afwerking

Zoals bekend mag worden verondersteld zijn Bavaria's serieproducten. Dat wil niet zeggen dat dit feit ten koste mag gaan van de afwerking van het schip. De interne kwaliteitscontrole van de werf ziet er streng op toe dat alles wat direct in zicht is goed afgewerkt moet zijn. Om slordigheden

te vinden moet je dus in de bakskist kijken of onder de laminaat luiken van de kajuitvloer. Maar ook hier was alles redelijk van een topcoatlaag voorzien en zag de boot er naar behoren uit. De betimmering is van Sapelli mahonie en de kastjes aan weerszijden van de kajuit en aan de rompkant van de achterhutten zitten keurig in de lak en sluiten naadloos. Het hang- en sluitwerk is prima. In de keuken is het halfcardanische fornuis degelijk ingebouwd en ook het elektrawerk is achter de panelen netjes geordend en overzichtelijk verzorgd. De Volvo motor is uitstekend ingebouwd en alle vitale onderdelen zijn goed bereikbaar. Voor het toegangsluik is een goede oplossing gevonden. Dit kan in de bakboord achterhut in een speciale ophangmogelijkheid probleemloos worden weggeborgen.

Veiligheid

De zeereling van Bavaria is rondom standaard 62 cm hoog en dat is volgens de richtlijnen voldoende hoog voor ontwerpcategorie A. De gasbun is netjes en voldoende geventileerd, maar er ontbreekt een rubber mat of blokrooster onder de gasfles en deze staat niet vast. Een vast terugkerend punt is de motorkamer- blusvoorziening. Ook op deze Bavaria was het blusgat in de trap dichtgeïsoleerd, al had wel iemand met een mes een kruis in de isolatie gemaakt. De voorzieningen om je vast te houden zijn daarentegen weer goed. Met name bij de trap zijn zeer goede handrails geplaatst. Ook op het kajuitdak zijn goede handgrepen / voetsteunen gemonteerd.

Tuigage en zeilen

De Bavaria 38 is fractioneel 9/10 getuigd. De testboot had een set high tech Elvström zeilen. De rolgenua (33 m²) is vervaardigd van een sandwich van kevlar/mylar tussen een dacron buitenlaag en het verticaal doorgelatte rolgrootzeil (35,4 m²) is gemaakt van dacron. De Seldén furling mast rust op het kajuitdak en is voorzien van 1x19 discontinue 10 mm dikke verstaging. De krachten van de zijstagen worden via een 10 mm dikke trekstang overgebracht op een webspant. De achterstag is met een talie te vertrimmen. De wantputting van de achterstagen is verbonden met twee in de spiegel ingelamineerde aluminium platen. Het beslag is van Rutgeron en de lieren zijn geleverd door Harken.

Vaareigenschappen

Een prachtige zonnige dag met een stevige bries. Dat was vooraf de wens bij een test van een Bavaria. Of de weergoden ons gehoord hadden weten we niet, maar we werden op onze wenken bediend. Bij het uitvaren van de haven van Lemmer gaf de windmeter 22 knopen ware (oosten)wind aan en daarom kon de motor snel worden uitgezet om met de genua volledig uitgegeld voor de wind weg te zeilen. De theoretische rompsnelheid van deze boot bedraagt 7,78 knopen, en we waren nog maar net op weg of de GPS gaf al 7 knopen aan. Toen even later buitengaats de wind aanwakkerde tot dertig knopen (windkracht zeven) nam ook de snelheid (nog steeds alleen op de genua en vóór de wind) toe tot 7,8 knopen. Op de halve windse koers werd de genua iets ingerold en werd het grootzeil voor de helft bijgezet. Op dat moment haalden we een topsnelheid van 8,4 knopen. Geen moment dreigde het schip uit het roer te lopen of was het uit balans. In golven van ca. één meter hoogte bleef het als een streep op koers. De trimvoorzieningen zoals onderlijktrekker, overloop en achterstag behoefden na eenmaal te zijn ingesteld nauwelijks meer te worden veranderd. In vlagen was de boot prima te houden en met

deze hoeveelheid zeil bleven bij deze forse wind de gangboorden vrijwel de gehele tijd droog. Behalve op het moment dat één van de bemanningsleden besloot het reguleerlijntje van het grootzeil even aan te trekken. Aan de lijzijde van het schip in het gangboord staan bij windkracht zeven is vragen om natte voeten. Die kreeg hij dan ook. Bij het verder oploeven bleef de snelheid voortdurend in de buurt van de zeven knopen. Het stuurwiel liet zich met twee vingers bedienen en de boot gaf een degelijk, rustig en betrouwbaar gevoel. Het interieur liet zich niet in de vorm van kraken horen en alleen onze koffiekopjes rammelden door de spoelbak. In al het zeilgeweld zou je bijna vergeten dat er ook nog een motor in de boot zit. Die hadden we alleen nodig om de sluis door te komen. De gemeten geluidswaarden zijn goed acceptabel en het lukte met de wind vol op kop om de rompsnelheid te behalen. Blijft alleen nog de vraag waarom men zegt dat je zo weinig Bavaria's met harde wind ziet zeilen? Ik kan dat niet beantwoorden, want deze nieuwe 38 is er in ieder geval uitstekend geschikt voor.

Conclusie

De nieuwe Bavaria 38 is een compleet en snel jacht dat door de ruimte en de goede zeileigenschappen en trimmogelijkheden uitstekend geschikt is voor zowel gezinnen als voor sportieve zeilers. De prijs - kwaliteit verhouding van deze boot lijkt zelfs die van de andere Bavaria's te overtreffen.

Bavaria 38

Technische Specificaties

Lengte over alles (in meters): 12,30
Lengte romp (in meters): 11,83
Lengte waterlijn (in meters): 8,90
Maximale breedte (in meters): 3,87
Breedte waterlijn (in meters): geen opgave
Kruiplijn (doorvaarthoogte): 16,20
Maximale diepgang: 2,00
Minimale diepgang: 1,70
Beladen gewicht (in ton): 7,00
Rompsnelheid (in knopen): 7,16
Motorvermogen (in kW): 21,50
Accu capaciteit (in A/h): 195
Zeiloppervlak aan de wind (in m²): 83,40
Oppervlak spinnaker/ gennaker (in m²): 85,00
Inhoud brandstoftank (in liters): 150
Inhoud drinkwatertank (in liters): 300
Inhoud vuilwatertank (in liters): 60
Rompmateriaal: polyester
CE ontwerpcategorie: CE, Lloyd's
Max. aantal pers. op bouwersplaatje: 8
Max. belasting op bouwersplaatje: geen opgave
Aantal vaste slaappleatsen: 6
Aantal hutten: 2-3
Aantal natte cellen: 1

Uitvoering:

Log/ snelheidsmeter standaard, GPS optioneel, Radar optioneel, Dieptemeter standaard, Tank inhoud meters standaard, 220V walstroom standaard, 220V aggregaat

optioneel, 220V omvormer optioneel,
Verwarming optioneel, Koelkast optioneel,
Toilet(ten) standaard, Douche(s) optioneel,
Ankerlier optioneel, Elektrische bilgepomp
standaard, Zwemtrap standaard, Kuiltent
optioneel, Magnetron/ oven optioneel, Fornois
standaard, Type fornuis geen opgave, Rol
grootzeil / genua standaard, Bijgeleverde
zeilen geen opgave

Importeur

Holland Sailing B.V.
Suderselaan 17-19, 8711 GX Workum
The Netherlands
Phone +31 (0)515-542335
Fax +31 (0)515-543111
Mail info@hollandsailing.nl
Web www.hollandsailing.nl

Prijs standaard uitvoering (excl. b.t.w.)

Euro 86.252,00

Prijs geteste uitvoering (excl. b.t.w.)

Geen opgave