

# SPORT UND DRANG AUS GIEBELSTADT

*Immer mal für eine Überraschung gut: Bavaria Yachtbau baut jetzt auch ein Sportboot. Die **B/ONE** soll sich international als One-Design durchsetzen. Neu ist das Konzept nicht, aber anders und vielversprechend*

Spritziges Vergnügen. Unter Gennaker zeigt sich die B/one durchaus temperamentvoll

Sport im Fokus. Die B/one verlangt nach Körpereinsatz der Crew. Gut so



Geordnet. Die Bedienelemente sind erreichbar, die Manöver klappen

FOTOS: YACHT/T. STÖRKLE

## AUCH TOUREN SIND MÖGLICH

**A**uf der Boot Düsseldorf im Januar 2012 brachte Bavaria Yachtbau die Bombe zum Platzen. Die Ankündigung eines kleinen Sportbootes aus der größten Serienwerft Deutschlands sorgte für helle Aufregung innerhalb der Branche, für viele Schlagzeilen und für Spannung in den Reihen der Rüsselboot-Fangemeinde. Solche mutigen Schritte hätte man den Yachtbauern aus Giebelstadt bis vor kurzem nicht zugetraut, orientierte sich die Marke Bavaria doch vielmehr an den Themen Komfort, Fahrtensegeln und Charter. Das gilt grundsätzlich nach wie vor.

Bavarias aktueller Ausflug in die Welt der Sportboote zeigt aber auf, wie wandlungsfähig die Werft jetzt unter dem neuen Management sein will und auch kann. Die Strategie erscheint klar: breite Abstützung in den Märkten, Etablierung in verschiedenen Bootsegmenten und damit die Bindung einer vielseitig orientierten Käuferschicht an die Marke.

### VIelfältiges Angebot

Mit der Vorstellung der B/one hat sich Bavaria Yachtbau selbst ungemein engagierte und ehrgeizige Ziele gesteckt – das Boot soll sich weltweit als größte Einheitsklasse bei den Kielbooten durchsetzen, so jedenfalls werben die Projektverantwortlichen für ihren kleinen Rüssel-Renner. Doch der Weg dorthin wird ohne Frage steil und steinig. Schwere Brocken in Form von starken und international etablierten One-Design-Klassen, etwa der Melges 24, der J 80 oder des SB 20 (vormals Laser SB 3) werden dem Szene-Newcomer zweifellos arg zu schaffen machen. An ihnen wird nur schwerlich vorbeizukommen sein.

Zudem befinden sich derzeit noch weitere, ebenfalls sehr attraktive Sportboot-Projekte auf dem Weg nach oben. Etwa das China-Gefährt Longtze Premier (Test in YACHT 8/2009) oder die aufstrebende Melges 20 als kleine Schwester der erfolgreichen 24. Und: Aus den USA kommt jetzt ganz neu die J 70 auf den Markt, die in Lizenz auch in Europa gebaut werden soll, und drängt ebenfalls in den überfüllten Markt. Auch ihre Entwicklung werden Sportbootfreunde genau im Auge behalten.

Dementsprechend fragil und instabil präsentiert sich die Szene auf nationaler und internationaler Ebene. Erfolg verspricht nicht nur das gute und durchdachte Schiffs- →

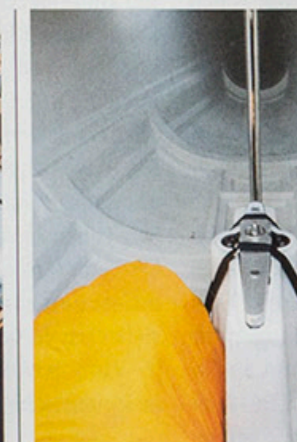


Die Kojen sind im Handumdrehen ein- und ausgebaut. Die **OPTION ZUM ÜBERNACHTEN** richtet sich insbesondere an Regattateams mit eingeschränktem Budget

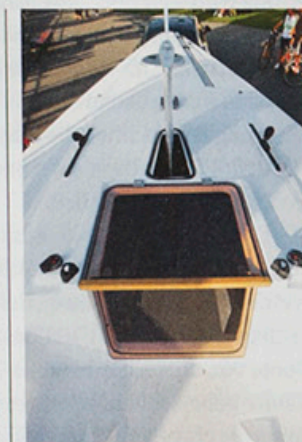
### SCHÖN GEMACHTE DETAILS, SAUBERE VERARBEITUNG



**PRAKTISCH**  
Zum Transport wird der Kiel aufgeholt. So liegt das Boot maximal tief auf dem Trailer



**SOLIDE**  
Der Kasten für den Hubkiel ist ein Teil der robust ausgeführten Bodengruppe



**SCHUTZ**  
Lüke und Schott schließen den Niedergang wasserdicht. Zum Segeln kommen sie weg

## BAVARIA B/ONE

### MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE  
ABDRIFT UND STROM

40 Grad	6,0 kn
60 Grad	6,8 kn
90 Grad*	7,9 kn
120 Grad*	9,1 kn
150 Grad*	8,0 kn

Windgeschwindigkeit: 13 kn (4 Bft.),  
Wellenhöhe: glattes Wasser  
\* mit Gennaker

### POTENZIAL

STZ<sup>1</sup> = 5,6  
4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Viel Segelfläche, wenig Gewicht, hoher  
Ballastanteil: Das hohe Leistungs-  
potenzial ist typisch für Sportboote

### KOJENMASSE

Vorschiff (Option) 2,04 x 1,45/0,54 m  
Rohrköjen (2x) 1,98 x 0,50 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

### TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur ..... Farr Yacht Design  
CE-Entwurfskat. D (geschützte Gew.)  
Lüa (Rumpflänge) ..... 7,00 m  
LWL (Wasserlinienlänge) ..... 6,37 m  
Breite ..... 2,49 m  
Tiefgang (Hubkiel) ..... 0,34-1,60 m  
Gewicht ..... 1050 kg  
Ballast/-anteil ..... 370 kg/35 %  
Großsegel ..... 21,0 m<sup>2</sup>  
Fock ..... 11,0 m<sup>2</sup>

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE  
GFK-Sandwichlaminat in Handauflage  
mit Schaumkern. Strukturelle Boden-  
gruppe geklebt. Isopolyester außen

### PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft ..... 27 360 €  
Preis regattaklar<sup>2</sup> ..... 30 920 €  
Garantie/gegen Osmose ..... 2/5 Jahre

WERFT Bavaria Yachtbau GmbH,  
97323 Giebelstadt; www.sail-b1.com

VERTRIEB Händlernetz

### Yacht-BEWERTUNG

Die Überraschung im Sportboot-  
Sektor: Bavarias neuer Rüssel-  
Renner soll die etablierten Einheits-  
klassen das Fürchten lehren. Das  
könnte auch gelingen, denn das  
Konzept ist rund und der Preis at-  
traktiv. Zudem segelt das Boot gut

Konstruktion und Konzept  
+ Solide Basis zum Aufbau einer Klasse  
+ Kapazität für hohe Stückzahlen  
- Vergleichsweise hohes Gewicht

Segelleistung und Trimm  
+ Schnell und steif am Wind  
+ Gutes Handling für die Crew  
- Beschleunigung etwas träge

Wohnen und Ausbauqualität  
+ Option auf demontierbare Köjen  
- Kein Stauraum innen

Ausrüstung und Technik  
+ Nur Einheitssegel erhältlich  
+ Gute, hochwertige Ausstattung  
- Travellerfunktion fehlt

### MELGES 24

Lüa (Rumpflänge) ..... 7,82 m  
Breite ..... 2,49 m  
Gewicht ..... 809 kg  
Segelfläche am Wind ..... 33,0 m<sup>2</sup>  
Segeltragezahl<sup>1</sup> ..... 6,1  
Gennaker ..... 55,9 m<sup>2</sup>  
Grundpreis ab Werft ..... 51 740 €  
Preis regattaklar<sup>2</sup> ..... 60 500 €  
Stückzahl/seit ..... 850/1993  
YACHT-Test ..... 1/1997

Die international am weitesten ver-  
breitete Einheitsklasse im Sportboot-  
sektor. Attraktive Regattaserien auf  
hohem sportlichem Niveau. Teuer

WWW.MELGES24.COM



### SB 20

Lüa (Rumpflänge) ..... 6,20 m  
Breite ..... 2,10 m  
Gewicht ..... 635 kg  
Segelfläche am Wind ..... 27,3 m<sup>2</sup>  
Segeltragezahl<sup>1</sup> ..... 6,1  
Gennaker ..... 46,0 m<sup>2</sup>  
Grundpreis ab Werft ..... 28 500 €  
Preis regattaklar<sup>2</sup> ..... 28 500 €  
Stückzahl/seit ..... 650/2005  
YACHT-Test ..... 2/2008

Vormals Laser SB 3. Konsequentes  
One-Design-Boot mit Einheitssegel.  
Starke Felder vor allem in England,  
wachsend auch in Deutschland

WWW.SB20CLASS.COM



### LONGTZE PREMIER

Lüa (Rumpflänge) ..... 6,84 m  
Breite ..... 2,58 m  
Gewicht ..... 560 kg  
Segelfläche am Wind ..... 34,1 m<sup>2</sup>  
Segeltragezahl<sup>1</sup> ..... 7,1  
Gennaker ..... 59,9 m<sup>2</sup>  
Grundpreis ab Werft ..... 31 600 €  
Preis regattaklar<sup>2</sup> ..... 35 680 €  
Stückzahl/seit ..... 60/2008  
YACHT-Test ..... 8/2009

Schneller, leichter Einheitsrenner  
aus China mit viel Segelfläche und  
hohem Leistungspotenzial. Ver-  
breitet vor allem in Frankreich

WWW.LONGTZE.ORG



### J 70

Lüa (Rumpflänge) ..... 6,93 m  
Breite ..... 2,25 m  
Gewicht ..... 790 kg  
Segelfläche am Wind ..... 21,0 m<sup>2</sup>  
Segeltragezahl<sup>1</sup> ..... 5,0  
Gennaker ..... 45,0 m<sup>2</sup>  
Grundpreis ab Werft ..... 32 820 €  
Preis regattaklar<sup>2</sup> ..... 40 320 €  
Stückzahl/seit ..... 4/2012  
YACHT-Test ..... -

Brandneue Kampfansage für den  
Sportbootmarkt aus Amerika.  
Schlank, leicht und damit gut tra-  
gerbar. Kohlefasermast im Standard

WWW.JBOATS.COM



konzept, sondern eben auch die Entwick-  
lung und Förderung der Klasse. Im Falle der  
B/one wird sich Eberhard Magg vom Match  
Center in Langenargen am Bodensee darum  
kümmern. Er muss zusammen mit Bavaria  
und den Konstrukteuren von Farr Yacht De-  
sign möglichst schnell die Klassenvorschrif-  
ten definitiv verabschieden und die Vereini-  
gung auf die Beine stellen.

Die Zeit dafür drängt, denn bislang sind  
schon 50 Einheiten der B/one verkauft, sie  
werden bis Ende Juli ausgeliefert sein. Und  
es liegen bereits über 100 Bestellungen für  
Boote vor, die bis Ende dieses Jahres an die  
Käufer gehen sollen. Nächstes Jahr, 2013, so  
lautet die ehrgeizige Ansage, könnten bereits  
die ersten Weltmeisterschaften als One-De-  
sign stattfinden.

### SOLIDES FUNDAMENT

Doch warum sollte sich die B/one gegen die  
starke Konkurrenz im ohnehin schon über-  
sättigten Markt durchsetzen können? Auf  
welchen Pfeilern baut das Konzept auf?

Zum einen auf einem ultimativen, strikt  
umgesetzten One-Design. Die B/one wird in

nur einer Version verkauft, komplett und se-  
gelfertig. Jegliche Änderungen und Umbau-  
ten am Boot oder am Layout der Beschläge  
sollen nach Klassenvorschriften untersagt  
sein. Alles ist geregelt, alles ist normiert,  
auch die Segel. Ein einfacher Satz Dacron-  
Tücher mit Gennaker wird ab Werft mitgelie-  
fert. Wer engagiert Regatta segeln will, muss  
aber zusätzlich für rund 3550 Euro einen  
Satz Foliensegel mit einem größeren Genna-  
ker mitordern. Sämtliche Segel sind standar-  
disiert und kommen von demselben Her-  
steller (Hyde Sails).

Zum zweiten kann Bavaria seine B/one  
zu einem sehr attraktiven Preis anbieten.

27 360 Euro kostet das Boot ab Werft, in re-  
gattaklarer Ausführung (Mindestausstattung  
nach Klassenvorschriften) etwas über 30 000  
Euro. Damit kann die Neue von Bavaria preis-  
lich mit dem deutlich kleineren SB 20 (28 500  
Euro) mithalten und liegt auch im Vergleich  
zur Longtze Premier (35 680 Euro regatta-  
fertig) in aussichtsreicher Position. Die Mel-  
ges 24 dagegen hebt sich nach oben hin ab.  
Das Neuboot schafft es gerade mal für rund  
60 000 Euro an den Start. Ihr internationaler  
Erfolg zeigt aber auch eindrücklich, dass der  
Preis allein für den Erfolg beim Aufbau einer  
Sportboot-Einheitsklasse nicht entschei-  
dend sein muss.

Nicht zuletzt hat Bavaria Yachtbau auch  
bezüglich der Erfahrung im Serienbau einen  
gewissen Vorteil auf seiner Seite. Die Werft  
in Giebelstadt baut jährlich etwa 1500 Yach-  
ten, davon rund 900 Segelboote zwischen 30  
und 55 Fuß Länge. Die Kapazitäten in der  
Serienfertigung dieser Größenordnung sind  
flexibler als bei kleinen Produktionen. Somit  
könnte Bavaria auf den erhofften Ansturm  
im Geschäft mit der kleinen B/one reagie-  
ren, Stückzahlen erhöhen und damit regu-

## DAS BOOT PUNKTET NICHT NUR BEIM PREIS

lierend auf die Lieferzeiten einwirken. Bei  
Sportbooten ist das hinsichtlich deren Klas-  
senentwicklung zweifellos ein gewichtiges  
Verkaufsargument.

### UNEINGESCHRÄNKTER SEGELSPASS

In Langenargen am Bodensee wurde der  
Prototyp der B/one im Rahmen des Match  
Race Germany präsentiert, eine gute Gele-  
genheit für die YACHT, mit Bavarias kleinem  
Renner eine erste Runde zu drehen. Und da-  
für stimmten am Schwäbischen Meer auch  
die Wind- und Wetterbedingungen: 4 Beau-  
fort, dazu Sonne satt – besser hätte es nicht  
sein können.

Am Wind zeigt die B/one eine rundum  
gute Leistung. Das Boot segelt steif und mit  
einem Winkel von 40 Grad zum Wind auch  
hoch. 6,0 Knoten Speed können bei ablan-  
diger Brise und flachem Wasser geloggt wer-  
den, das ist ganz ordentlich für ein Sportboot  
von nur sieben Metern Länge.

Für die Vormwindstrecke wird dann ein  
Gennaker mit 46 Quadratmeter Fläche bis  
7/8 der Masthöhe gezogen. Das Vorwind-  
segel ist aber von Haus aus recht rund und

kugelig geschnitten, eher geeignet für tiefe  
Downwind-Kurse, die Beschleunigung hält  
sich dementsprechend in Grenzen. Im Ver-  
gleich zu Booten wie der Longtze Premier  
oder der Melges 24 braucht die B/one ge-  
fühl etwas länger, um die Nase hochzukrie-  
gen und in Gleitfahrt zu kommen. Zudem  
muss man danach intensiver an der Pinne  
arbeiten, um das Schiff optimal nach Druck  
zu steuern.

Hier zeigt sich, dass die kleine Bavaria  
mit einem Gewicht von 1050 Kilogramm (se-  
gelfertig) im Vergleich zum Wettbewerb eher  
schwer gebaut ist, die Konkurrenz bringt  
meist deutlich weniger Gewicht auf die Wa-  
ge (siehe Übersicht oben). Weniger Spaß  
macht das Segeln auf der Raumwindstrecke  
deswegen aber nicht: Auch die B/one bietet  
bei ausreichend Wind ein uneingeschränkt  
spritziges, aktives Erleben, welches Sport-  
boote dieser Ausrichtung so attraktiv und  
begehr macht.

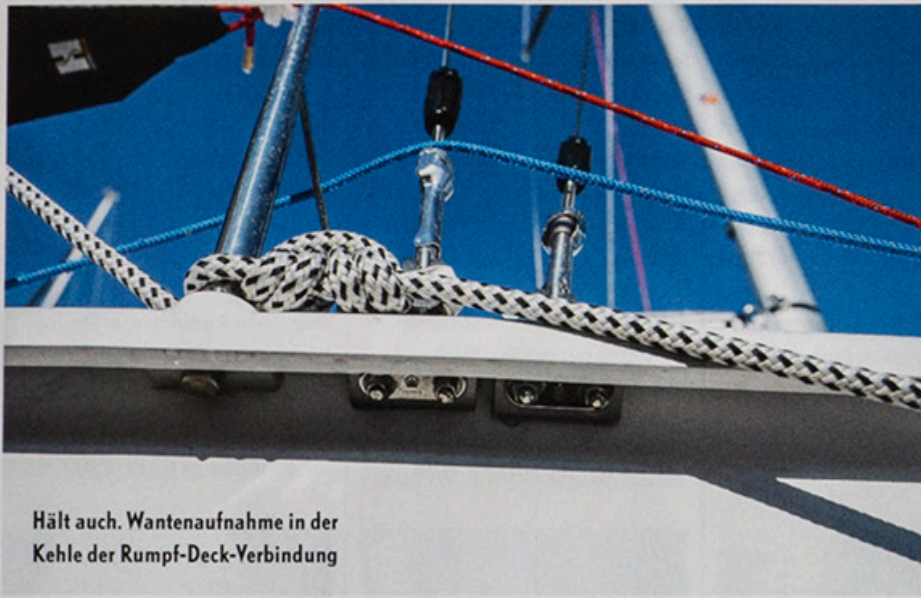
Farr Yacht Design hat die B/one ohne  
viel Rücksicht auf Vermessungs-Optimie-  
rungen nach ORC, ORC-Club oder IRC kon-  
struiert. Optisch auffällig ist vor allem der

stark gerundete, fast wulstig erscheinende  
Bug. Jim Schmicker, Vize-Präsident bei Farr  
Yacht Design, erklärt das ungewöhnliche  
Konstruktionsmerkmal so: Durch die stark  
gewölbten Bugsektion nimmt die effektive  
Länge des Rumpfes zu, das sorgt für bessere  
Leistung vor allem am Wind. Denn: Länge  
läuft – immer noch. Zudem soll der volumi-  
nöse Bug mehr Auftrieb erzeugen und so auf  
den Raumwindkursen schneller aus dem  
Wasser kommen.

Ebenfalls optisch speziell ist der aus-  
geprägte U-Spant im Heckbereich, er soll bei  
Krängung jeglichen Ausmaßes einen opti-  
malen, gleichbleibenden und möglichst tur-  
bulenzarmen Wasserabriss an der Heckkante  
bewirken. Die kurzen und eher bescheiden  
ausgeformten Kimmkanten dienen unter-  
wegs als Wasserabweiser und minimieren  
die benetzte Oberfläche im Heckbereich.

Mit dem Layout der Beschläge und der  
Anordnungen von Schoten, Streckern und  
Trimmleinen kommt eine Crew von drei bis  
vier Personen sehr gut zurecht. Die Funktio-  
nen sind übersichtlich und auch bezüglich  
der Abläufe im Manöver durchdacht an- →

## SIMPLER GEHT ES KAUM



Hält auch. Wantenaufnahme in der Kehle der Rumpf-Deck-Verbindung

Wünschen gibt es keine. Die Fock wird direkt von Hand bedient. Das geht, verlangt aber nach **TECHNIK UND KRAFT**

## DAS CREDO: SO UNKOMPLIZIERT WIE MÖGLICH



**FLEXIBEL**  
Das Ruderblatt ist nur eingesteckt und kann jederzeit aufgeholt werden



**FORDERND**  
Die Fockschot wird einmal übersetzt direkt gefahren. Wünschen gibt es keine



**WIRKUNGSVOLL**  
Die schlanke Kielbombe besteht aus Gusseisen, der Kielschaft aus gefrästem Alu



Aufgeräumt. Das Cockpit ist klar strukturiert. Ein Traveller fehlt

geordnet. Blöcke, Rollen und Stopper kommen ausnahmslos von Ronstan, und auch die Durchmesser sowie die Qualität der Standardleinen passen gut. Für die Kurse hart am Wind werden geübte Segler allerdings einen Traveller vermissen, um das im Topp stark ausgestellte Performance-Großsegel besser kontrollieren zu können. Bei unkonstanten, böigen Bedingungen wie im Test auf dem Bodensee muss der Steuermann dauerhaft und sehr aktiv an der Großschot arbeiten, was auf Dauer mühsam sein kann. Statt über einen Traveller wird die Schot über eine achtern installierte Hahnpot geführt. So bringt man den Baum zwar zur Schiffsmittle, muss aber auch vermehrt den Niederholer einsetzen.

Der von Z-Spars angelieferte Mast ist aus Aluminium und kann dank seines geringen Gewichts ganz einfach von zwei Leuten von Hand gestellt werden. Der Mastfuß wird dafür an Deck auf einem Scharnier angeschlagen. Für das simple und recht weiche Ein-salingsrigg wird die Spannung auf dem stehenden Gut eine entscheidende Rolle bei der Leistung spielen – von Hand verstellbare Wantenspanner sind deshalb schon von Anfang an im Lieferumfang dabei. Das Vorstag aber ist fest an Deck und am Mast angeschlagen, eine Verstellmöglichkeit für den Mastfall gibt es somit nicht. Schade eigentlich, denn Regattasegler spielen gern mit dem Rake, der Neigung des Mastes. Im Sinne des One-Designs garantiert Bavaria aber einheitliche, kontrollierte Vorstaglängen.

## FLEXIBLES ONE-DESIGN

Eine Besonderheit der B/one ist die Option auf eine Gennaker-Bergetüte. Dazu wird der runde Lukendeckel im Vorschiff ausgebaut und durch einen Rahmen mit Bergeschlauch ersetzt. Der sogenannte „Launcher“ kommt im Optionenpaket mit dem Racing-Gennaker. Er kann auch zur Regatta angebaut werden, muss jedoch nicht. Dies allerdings steht etwas im Widerspruch zu dem sonst so konsequent vertretenen One-Design-Gedanken. Regattasegler mit voller Crewstärke werden den Gennaker dann doch wohl eher aus dem Niedergang setzen wollen, nicht zuletzt, um eindringendes Wasser im Boot zu vermeiden.

Genau diesem Ziel dient auch das System für den ausziehbaren Bug-Rüssel. Der Alu-Spriet ist in einen Kanal auf Deck eingelassen, wo er nicht stört und überdies auch

## INTERVIEW

Bavaria-Produktmanager **DANIEL KOHL** glaubt an den schnellen, internationalen Erfolg der B/one. Kein Wunder: Er hat das Projekt erdacht, durchgesetzt und realisiert

## »ICH TRÄUME SCHON VON DER ERSTEN WELTMEISTERSCHAFT«



**YACHT: Herr Kohl, warum baut Bavaria jetzt ein kleines Sportboot? Das ist ja nicht gerade Ihr Kerngeschäft, oder?**

Daniel Kohl: Nein, und es wird auch nie unser Kerngeschäft werden. Die B/one ist einzig und allein aus unserer Leidenschaft für den Segelsport entstanden.

**Der Sportbootmarkt ist ziemlich gesättigt. Warum sollte die Seglerwelt nun noch einen weiteren Wettbewerber brauchen?**

Weil unser Sport immer mehr junge, gute Segler verliert, die nie den Sprung von der Jolle auf ein Kielboot schaffen. Und warum? Weil es bald keine Olympischen Kielboote wie Soling oder Star mehr geben wird und der Rest der Produkte entweder sehr alt ist oder sehr teuer in der Anschaffung und im Unterhalt.

## VERHEISSUNGSVOLLES PROJEKT

Zweifellos: Das Angebot an attraktiven Sportbooten ist groß. Viele Hersteller stürmen mit frischen Ideen und dem Ziel einer neuen Einheitsklasse auf den Markt – die Umsetzung aber ist eine ganz andere Sache. Mit der B/one kommt jetzt das Konkurrenzboot aus deutscher Produktion, das es schaffen kann. Nicht nur, weil Bavaria als Großproduzent dahinter steht, sondern auch, weil das Konzept stimmt.

Produkte. Und die Klassenregeln versprechen ein 100-prozentiges One-Design, wie beim Laser. Zum Beispiel haben alle Boote die gleichen Segel.

**Das Ziel heißt, größte Einheitsklasse bei den Kielbooten weltweit zu werden. Wie wollen Sie das schaffen? Und mit welchem Zeithorizont?**

Was den Zeithorizont angeht, kommt es auf die Verbreitung in den kommenden drei Jahren an. Die ersten 100 Boote werden schon dieses Jahr über ganz Europa verteilt sein, und auch in den USA und in Australien sind schon Schiffe am Start. Nächstes Jahr, 2013, könnten schon die ersten Weltmeisterschaften stattfinden. Ich träume bereits davon.

**Ist das denn realistisch? Und mit wie vielen Meldungen wäre zu rechnen?**

Absolut realistisch. Wir haben auch schon Anfragen für Leihboote aus den USA vorliegen. Ich kann mir vorstellen, dass 50 bis 70 Schiffe am Start sein könnten.

**Gibt es konkrete Pläne bezüglich einer Regattaserie in Europa? Vielleicht schon 2013?**

Ja, wir arbeiten daran. Allerdings kann ich dazu noch keine Details verraten.

**Und sind bereits Sponsoren im Gespräch?**

Nochmals ja! Und ich möchte jeden potenziellen Sponsor, der sich für den Sport engagieren möchte, zum Gespräch einladen.

**Andere führende Yachtbauer waren mit ebenfalls engagierten Sportboot-Projekten weniger erfolgreich, zum Beispiel Beneteau mit der First 7.5. Gibt Ihnen das nicht zu denken?**

Nein, wir sind sehr zuversichtlich. Nicht zuletzt deshalb, weil das Konzept der B/one sehr breit abgestützt ist. Mit dem optional erhältlichen Cruising-Paket können bis zu vier Personen im Schiff schlafen. Das hilft nicht nur jungen Leuten auf Regatten, sondern erweitert sehr stark die Marktfähigkeit im Vergleich zum fokussiert sportorientierten Wettbewerb.