

# VISION POSSIBLE

*Nicht mehr nur günstig. Mit der **VISION 46** will Bavaria auch anspruchsvolle Eigner zufriedenstellen. Der Exklusivtest*

Erkennungszeichen. Mächtiges Heck, Aufbau mit Schwung, Plicht mit L-Sitzgruppe und seitlich versetzter Niedergang. Das hohe Cockpitsüll bietet Schutz für die Mitsegler





## MEHR VOLUMEN, MEHR PLATZ

**A**nders denken, Neues ausprobieren, Wagnisse eingehen – beim größten deutschen Bootsbauer war das jahrzehntelang nicht so en vogue. Bavaria setzte lieber auf Bewährtes und versuchte, Eigner mit einem konkurrenzlosen Preis-Leistungs-Verhältnis zu locken. Jetzt aber weht in Giebelstadt ein anderer, frischerer Wind. Und die Vision 46 ist der sichtbarste Beweis dafür.

Das erste Modell der neuen Linie hebt sich optisch und konzeptionell ebenso stark von der aktuellen Cruiser-Reihe ab wie vom Wettbewerb. Im Großen wie im Kleinen bietet es eine Vielzahl von Innovationen. Hier und da bricht die Vision – Nomen est omen – sogar bewusst mit Althergebrachtem. Sie ist die erste 46-Fuß-Yacht aus Großserie, die standardmäßig mit nur zwei Kammern und einer Nasszelle auf den Markt kommt. Wer reichlich Extras ordert, erhält mit ihr zudem eines der wandlungsfähigsten Boote. Ein Ergebnis intensiver und konsequenter Kundenbefragung, so die Werft.

### UNERBITTLICHER TEST

Für das Bavaria-Team um Chef Jens Ludmann ist es ein mutiger Neuanfang, so viel steht fest. Geht das Konzept auf? Funktioniert die Vision 46 in der Praxis, wie sie soll? Um das herauszufinden, segeln wir den Prototyp fernab der Heimat. Das Schiff wurde nach Alicati in die Türkei überstellt, ein wichtiger Stützpunkt für Bavaria an der Ägäis. Klingt nach azurblauem Meer und angenehmer Seebrise. Beim YACHT-Test aber präsentiert sich das Revier ganz anders.

Starker aufländiger Wind schiebt eine ungewöhnlich hohe See an. Die Wellen gehen gut zwei Meter hoch, steil und konfus zugleich. Ideale Bedingungen für die erste Praxiserprobung. Aber deutlich zu ruppig für das Fotografenboot. Mehr Schutz verspricht die Bucht von Cesme auf der gegenüberliegenden Seite der Halbinsel. Dort steht ebenfalls ein Begleitboot bereit. Also nichts wie hin. Wir mit der neuen Vision auf dem Was-



**Simplex.** Heckplattform mit Schottalje. Die Badeleiter ist seitlich integriert

*Viele kleine Details beweisen erst in der Anwendung ihre Funktionalität. Die Vision ist ein **SCHIFF ZUM ENTDECKEN** und Ergründen, eine Fahrtenyacht mit Aha-Effekt*



*Generös.* Die Sitzecke in der Plicht wird auf Knopfdruck zur Sonnenbank. Das gibt's aber nur gegen Mehrpreis



*Aufnahmefähig.* Vor dem Niedergang sorgt ein großes Fallenfach für Ordnung beim und nach dem Segeln



*Vorbildlich.* Hinter dem Rad sitzen auch zwei bequem. Die Position für den Steuermann ist bestens



*Unsichtbar.* Die Rollanlage für die Genua wird unter Deck montiert. Gut für Optik und Leistung



*Separiert.* Die Staukästen am Heck bieten viel Platz, etwa für Bade- und Tauchsachen



*Versteckt.* Schoten und Fallen laufen unter dem Aufbau durch. Das passt zum aufgeräumten Bild



**Solide. Auch bei viel Krängung bleibt die Vision auf Kurs. Sie ist steif: Erst ab 20 Knoten Wind muss an der Kreuz ein Reff ins Großsegel. Mit dem Rollmast von Seldén ein problemloses Manöver**

serweg, Fotograf Christophe Sorenti außen rum mit dem Auto.

Die Überfahrt meistert die Bavaria anstandslos. Das Boot kommt mit dem unberechenbaren Wellenbild bestens zurecht und lässt sich zwischendurch auch mal in einen kurzen Surf drängen. In der aufgewühlten See muss man freilich intensiv am Ruder arbeiten. Die Steuerung ist recht großzügig übersetzt, die Räder brauchen mehr als zwei ganze Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Das heißt: weniger Druck, dafür mehr mechanischer Weg.

#### **HOHE FESTIGKEIT**

Was positiv auffällt: Unter Deck bleibt die Vision auch unter solch harten Bedingungen bemerkenswert ruhig. Kein Quietschen oder Knarzen von den Einbauten ist zu vernehmen, was für eine grundsolide Struktur und Bauausführung spricht.

In der Bucht angekommen, sind die Wellen tatsächlich weitaus flacher. Dafür bläst der Wind mittlerweile mit bis zu 30 Knoten

in Böen und 20 Knoten im Mittel. Für die Kreuz muss daher das Großsegel ein gutes Stück weit eingedreht werden. Der Rollmast von Seldén auf dem Testschiff ist ein Extra, er passt gut zur komfortorientierten Auslegung des Bootes und lässt sich mühelos bedienen. Die kurze Standardgenau mit 106 Prozent Überlappung kann derweil voll stehen bleiben. Erst bei noch mehr Wind müsste auch sie eingerefft werden. So besegelt, erreicht die Vision bei einem Winkel von 45 Grad

zum Wind gute 7,5 Knoten Fahrt. Sie wirkt dabei steif und stets kontrollierbar.

Ihre Paradedisziplin sind jedoch raumere Kurse. Bei 90 Grad Windeinfall pendelt sich das Speedo bei deutlich über 9 Knoten ein, bei 120 Grad sind sogar zweistellige Werte drin. Das sind sehr gute Leistungen für einen 12,3 Tonnen schweren Tourer und ein gutes Zeugnis für die Konstrukteure von Farr Yacht Design, die für das Schiff neben dem Standardkiel mit 2,14 Meter Tiefgang auch einen flacheren, aber 250 Kilogramm schwereren Flügelkiel (1,70 Meter) berechnen haben.

Das Testboot war ausgestattet mit dem neuartigen Trim-Control-System, bei dem sowohl Vor- als auch Großsegel auf Knopfdruck eingestellt werden können und die Genau vollautomatisch wendet oder halst (siehe Infokasten Seite 78). Um es hier vorwegzunehmen: Das System funktioniert einwandfrei und ist sowohl von Luv als auch von Lee aus zu steuern. Eine echte Erleichterung für alle, die gern ohne viel Kraftauf- →

## **STARKWIND UND RUPPIGE SEE KANN SIE GUT AB**

# BAVARIA VISION 46

Eigen. Der versetzte Niedergang ermöglicht neue Varianten beim Kajütlayout



<sup>1</sup> Dimensionslose Zahl. Berechnung:  $\sqrt[3]{S^2/V}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

## MESSWERTE

### SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 45 Grad)	7,5 kn
60 Grad Windeinfall	8,4 kn
90 Grad Windeinfall	9,4 kn
120 Grad Windeinfall	10,0 kn
150 Grad Windeinfall	9,3 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 20 kn (5 Bft.)  
Wellenhöhe: ca. 1,0 Meter

### POTENZIAL

STZ <sup>1</sup> = 4,4
------------------------

4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Das Boot ist klar als Tourer ausgelegt. Wegen der kurzen Genua ist die Segeltragezahl gemäßigt

### KOJENMASSE

Vorschiff	2,10 x 1,27/1,25 m
Salon (Option)	2,00 x 1,50 m
Achtern (2 x)	2,00 x 0,80 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

### STEHHÖHE

Vorschiff	2,01 m
Salon	2,20 m
Nasszelle	2,06 m
Achtern	2,13 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

### STAU RAUM

Vorschiff	4200 l
Salon, Navi, Pantry	2165 l
Achterkabine	620 l
Backskisten	6235 l

Knapp Durchschnitt Komfortabel

### SCHALLDRUCK

Plicht	72 dB(A)
Kajüte	68 dB(A)
Achterkabine	72 dB(A)
Vorschiff	60 dB(A)

Leise 65 Normal 75 Laut

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl):  
8,3 kn, 2300 min<sup>-1</sup>

## YACHT-BEWERTUNG

Robuste Semi-Deckssalonyacht mit ungleichseitigem Cockpit- und Kajütlayout. Die Segeleigenschaften sind für einen reinen Tourer überraschend gut, auch unter schwierigen Bedingungen. Der Basispreis ist attraktiv, lässt sich unter Ausnutzung der reichhaltigen Extras aber locker verdoppeln

### Konstruktion und Konzept

- + Klare Eigner-Orientierung
- + Einhandtauglichkeit
- + Solide Bauweise, feste Struktur

### Segelleistung und Trimm

- + Überraschendes Potenzial am Wind
- + Variable Leinenführung möglich
- + Uneingeschränkt Platz am Steuerrad

### Wohnen und Ausbauqualität

- + Viele gut nutzbare Stauräume
- + Wohnliches Ambiente
- Kojenfläche Vorschiff eingeschränkt

### Ausrüstung und Technik

- + Backskiste mit Trennwand
- + Robuste Beschläge an und unter Deck
- Kein Staufach für die Rettungsinsel

## TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur ..... Farr Yacht Design  
CE-Entwurfskategorie ..... A (Hochsee)  
Lüa (Rumpflänge) ..... 13,70 m  
Gesamtlänge ..... 13,99 m  
LWL (Wasserlinienlänge) ..... 12,83 m  
Breite ..... 4,19 m  
Tiefgang/alternativ ..... 2,14/1,70 m  
Theor. Rumpfgeschwindigkeit ..... 8,7 kn  
Gewicht ..... 12,3 t  
Ballast/-anteil ..... 3,45 t, 28 %  
Masthöhe über Wasserlinie ..... 20,10 m  
Großsegel ..... 55,0 m<sup>2</sup>  
Rollgenau (106 %) ..... 50,0 m<sup>2</sup>  
Maschine (Volvo P.) ..... 55 kW/75 PS  
Kraftstofftank ..... Kunststoff, 210 l  
Frischwassert. (2) ..... Kunststoff, 580 l  
Fäkalientank ..... Kunststoff, 70 l

### RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

GFK-Sandwichkonstruktion mit Schaumkern, Vollaminat unterhalb der Wasserlinie. Strukturelle Bodengruppe eingeklebt und zusätzlich anlaminert. Iso-Polyesterharze

## AUSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft ..... 208 130 €  
Standardausrüstung<sup>2</sup> inklusive:  
Motor, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank  
Segelkleid ..... 350 €  
Anker m. Kette ..... 500 €  
Fender/Festmacher ..... 300 €

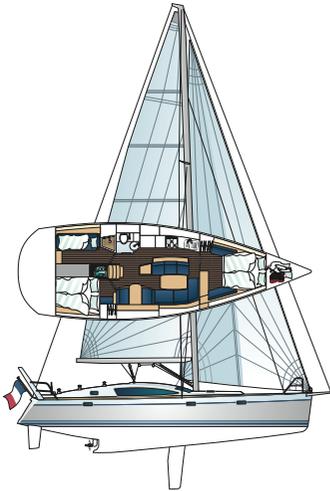
Antifouling ..... 1300 €  
Segelklare Übergabe ..... 600 €  
Preis segelfertig<sup>2</sup> ..... 211 180 €  
Darüber hinaus im Preis enthalten:  
Relingdurchstieg beidseitig, Bugbeschlag mit Ankerrolle, absenkbarer Badeplattform, Edelstahl-Badeleiter, Instrumentenkonsole  
Generelle Garantie/gegen Osmose:  
2 Jahre/5 Jahre

### Aufpreis für Komfort-Ausstattung<sup>2</sup>:

Leinenverstellb. Holeyunkte ..... n. erh.  
Traveller mit Leinenführung ..... n. erh.  
Elektrische Ankerwinch ..... 1390 €  
Rohrkicker ..... 1950 €  
Achterstagspanner ..... inkl.  
Springklampen ..... inkl.  
Sprayhood ..... 2475 €  
Teak im Cockpit ..... inkl.  
UKW-Funkgerät ..... 1180 €  
Logge, Lot, Wind ..... 1500 €  
Autopilot ..... 5415 €  
Ladegerät ..... 470 €  
Landanschluss mit FI-Schalter ..... inkl.  
230-Volt-Steckdose (eine) ..... inkl.  
12-Volt-Steckdose in der Navi ..... inkl.  
Heizung (2 Systeme) ..... 7080 €  
Druckwassersystem ..... inkl.  
Warmwasser-Boiler (40 l) ..... 1690 €  
Dusche WC-Raum ..... inkl.  
Cockpitdusche ..... inkl.  
Komfortpreis<sup>2</sup> ..... 234 330 €

WERFT Bavaria Yachtbau GmbH,  
97232 Giebelstadt; Tel. 09334/94 20,  
www.bavaria-yachtbau.com

VERTRIEB Händlernetz

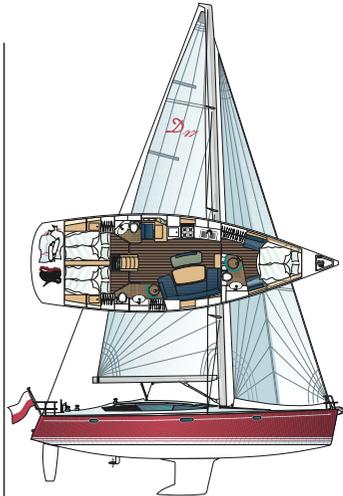
**ALLURES 45**

Lüa (Rumpflänge) .....	13,42 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	12,35 m
Breite .....	4,43 m
Gewicht .....	11,8 t
Segelfläche .....	100,0 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,4
Grundpreis ab Werft .....	388 000 €
Preis segelfertig <sup>2</sup> .....	395 800 €
Stückzahl/seit .....	12/2010
YACHT-Test .....	5/2011

Robuster Aluminium-Rundspanter mit Integralschwert und vielen praktischen Details. Von Preis und Bauart her eine Klasse höher



[WWW.BLUE-YACHTING.DE](http://WWW.BLUE-YACHTING.DE)

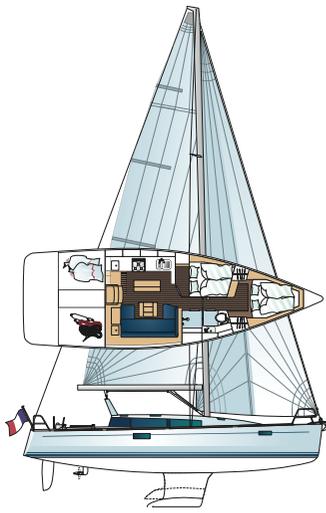
**DELPHIA 47**

Lüa (Rumpflänge) .....	14,06 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	13,70 m
Breite .....	4,48 m
Gewicht .....	13,0 t
Segelfläche (mit Fock) .....	92,2 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,1
Grundpreis ab Werft .....	236 095 €
Preis segelfertig <sup>2</sup> .....	250 735 €
Stückzahl/seit .....	21/2008
YACHT-Test .....	24/2009

Solider Blauwasserkreuzer in guter Bauausführung. Hohe Anzahl von verschiedenen Ausbauvarianten nach individuellen Wünschen



[WWW.DELPHIAYACHTEN.DE](http://WWW.DELPHIAYACHTEN.DE)

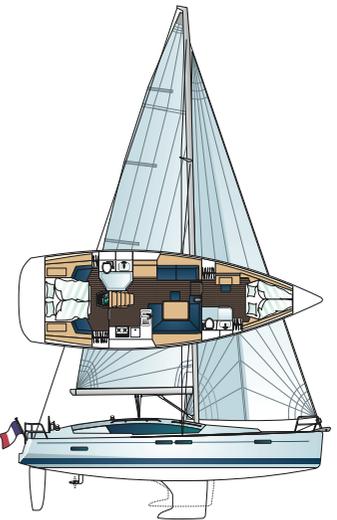
**SENSE 43'**

Lüa (Rumpflänge) .....	12,80 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	11,95 m
Breite .....	4,28 m
Gewicht .....	10,1 t
Segelfläche .....	86,5 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,3
Grundpreis ab Werft .....	205 870 €
Preis segelfertig <sup>2</sup> .....	214 915 €
Stückzahl/seit .....	60/2011
YACHT-Test .....	10/2011

Attraktiver Tourer als exklusives Eignerschiff. Keine Achterkabine, dafür tiefes Cockpit mit funktioneller Anbindung zum Salon



[WWW.BENETEAU.COM](http://WWW.BENETEAU.COM)

**SUN ODYSSEY 44 DS**

Lüa (Rumpflänge) .....	12,99 m
LWL (Wasserlinienlänge) .....	12,00 m
Breite .....	4,24 m
Gewicht .....	9,8 t
Segelfläche .....	81,5 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup> .....	4,2
Grundpreis ab Werft .....	195 040 €
Preis segelfertig <sup>2</sup> .....	202 845 €
Stückzahl/seit .....	60/2011
YACHT-Test .....	3/2012

DS-Konzept aus Großserie mit einem starken Fokus auf Komfort und Tourentauglichkeit. Gute Grundausstattung, attraktiver Preis



[WWW.JEANNEAU.DE](http://WWW.JEANNEAU.DE)

wand segeln und dabei oft nur zu zweit unterwegs sind.

Die eigentliche Spezialität der neuen Vision ist ihr asymmetrisches Cockpit mit dem seitlich versetzten Niedergang. Neu ist das nicht, Beneteau setzt mit der Sense-Serie ebenfalls auf eine ungleichseitige Anordnung. Die Idee dahinter scheint einleuchtend: In den immer breiter werdenden Cockpits soll so der Platz besser genutzt werden. Statt der herkömmlichen Auslegung mit langen Duchten lassen sich damit auf größeren

Booten einseitig auch Sitzgruppen in L- oder U-Form realisieren.

Zusammen mit einem fest installierten und absenkbar Cockpittisch eröffnet sich sogar die Möglichkeit zum Umbau des Cockpits in eine echte Sonnenliege – im Hafen oder vor Anker ein echter Mehrwert. Bei der Vision 46 kann der Wandel von der Sitzbucht zur Sonnenbank sogar auf Knopfdruck vollzogen werden, allerdings nur gegen Aufpreis, denn diese Spezialität muss als Extra geordert werden.

Prima gelöst hat Bavaria die Führung von Schoten und Kontrolllinien. Hier können Eigner mehr oder weniger nach eigenen individuellen Bedürfnissen konfigurieren. Im Standard werden Trimm- und Refflein sowie Fallen zentral über das Kajütdach auf eine Winsch seitlich des Niedergangs geführt. Die Schoten für Genua und Großsegel laufen verdeckt bis zum achterlichen Cockpitsüll, gezogen von einer beziehungsweise zwei großen Schotwinden, je nach Ausführung. Alle sind elektrifizierbar. →

## NEUE LINIE, NEUE SYSTEME

*Weniger Kraftaufwand, mehr Sicherheit. Zwei ASSISTENZ-SYSTEME sollen helfen, Segeln drastisch zu vereinfachen*

Der Arbeitsbereich des Rudergängers ist sehr großzügig und übersichtlich gestaltet. Am besten steuert man seitlich sitzend mit dem Rad zwischen den Beinen. Dann bleibt in der Ecke hinten immer noch Platz genug, damit sich eine zweite Person dazugesellen kann. Sitz- und Rückenkissen im ganzen Cockpit sowie bequeme Polster für die Heckkörbe verbessern zusätzlich den Komfort, auch dies gegen Aufpreis.

Entsprechend dem ungleichseitigen Cockpitlayout ist auch der Zugang zur Badeplattform nach Steuerbord versetzt. Das hat den großen Vorteil, dass das Achterstag mittig am Heck angeschlagen bleiben kann. Der Kurbelspanner zum Trimmen gehört bei Bavaria zur Grundausstattung, ein klares Plus. Die klappbare Heckplattform wird per Schotzug abgefiert und aufgeholt.

Das große Staufach im Heck kann alle Fender aufnehmen und bietet einen hervorragenden Zugang zum Steuerquadranten und zu zahlreichen technischen Einbauten. Eine hochgezogene Trennwand schützt davor, dass sich Fenderleinen oder Festmacher in mechanischen Teilen wie etwa der Steuerung verheddern. Vermissst wird lediglich ein ausgewiesenes Staufach für die Rettungsinsel, sonst schon ein Standard-Feature bei großen Fahrtenyachten. Das Floß muss auf der Vision 46 ungesichert in eines der großen Staufächer gepackt oder aber an Deck oder am Heckkorb festgezurt werden.

### VARIABLE BACKSKISTE

Die Asymmetrie des Cockpits setzt sich unter Deck fort. So verabschiedet sich Bavaria bei der Vision von bekannten Kajütlayouts. Achtern steuerbords ist beim Standardboot ein riesiger Stauraum eingebaut – ein echtes Highlight für Eigner, denen vier feste Kojen reichen. Die Backskiste ist nicht nur komplett mit Holz ausgekleidet, sondern kann zudem mit flexiblen, steckbaren Trennelementen aus Sperrholz je nach Bedarf in größere oder kleinere Fächer unterteilt werden.

Wer will, könnte sich sogar eine kleine Werkstatt einrichten. Zudem sind Hängenvorrichtungen und Haken für Ölzeug oder Schoten sowie Ablagefächer für Kleinmaterial vorhanden. Hier findet alles seinen geordneten Platz, egal ob Bordfahrrad oder Dingi. Der Raum ist durch Nasszelle und Dusche auch von innen begehbar. Ein großzügig ausgeschnittener Deckel sorgt überdies für gute Zugänglichkeit aus der Plicht.

### DOCK CONTROL



*Beneteau und Jeanneau haben es mit Dock & Go beziehungsweise 360 Docking vorge-macht, Hanseyachts hat mit dem Smart Mooring System nachgezogen. Nun stellt mit der Vision 46 auch Bavaria Yachtbau erstmals eine elektronisch gesteuerte Manöverhilfe vor. Dock Control funktioniert in Kombination von Heck- und Bugstrahlruder mit dem Schiffsdiesel. Gesteuert werden die Bewegungen über Joystick. Dabei gibt der Kartenplotter von Garmin Informationen über die Position, die Betriebszustände der Antriebe und den seitlichen Versatz an den Rudergänger weiter.*

*Im Praxistest kann Bavarias Einparkhilfe überzeugen. Die von den elektrisch angetriebenen Strahlrudern ausgehenden Schübe versetzen das Boot seitlich unmittelbar, ohne Verzögerung. Das ist sehr angenehm und ermöglicht einfaches, nachvollziehbares und punktgenaues Manövrieren. Die Vor- und Rückwärtsbewegungen über den Saildrive erfolgen dagegen mit etwas Verzug, daran muss man sich gewöhnen. Ansonsten funktioniert das System kinderleicht. Dock Control kostet rund 22 500 Euro.*



*Anlegen per Joystick. Das Boot vollzieht genau die Bewegungen, die der Rudergänger mit dem drehbaren Steuerhebel vorgibt*

### TRIM CONTROL



*Ruder legen und Knopf drücken – einfacher können Wende oder Halse nicht sein. Das System Trim Control ist die Alternative zur Selbstwendefock, funktioniert aber auch mit Genua. Der Clou: Während die eine Winsch im Manöver auf Knopfdruck die Schot durchholt, fiert die Winsch auf der Gegenseite gleichzeitig automatisch. Für den Feintrimm hat der Rudergänger auf der Vision 46 das Steuerungspaneel direkt vor sich und kann sowohl die Genua- als auch die Großschot trimmen – und zwar jederzeit, von Lee aus wie von Luv.*

*Trim Control funktionierte beim Test trotz Starkwind tadellos. Allerdings verlangt der Umgang etwas Übung. So muss der Steuer-mann im Manöver gleichzeitig Ruder legen und den Knopf für die Steuerung der Winschen dauerhaft drücken. Es klappt nach Eingewöhnung aber gut. Das von Bavaria in Zusammenarbeit mit Lewmar und Garmin entwickelte System bedarf zusätzlicher, elektrisch betriebener Schotwünschen mit Rewind-Funktion auf dem Süll sowie auf dem Kajütdach. Das macht das Extra relativ teuer. Aufpreis für die Vision 46: 14 300 Euro.*



*Wende auf Knopfdruck. Während eine Winsch im Manöver durchholt, fiert die andere die Schot automatisch*



Wandlungsfähig. Fallen und Trimmleinen können je nach Bedarf zur Mitte oder nach achtern umgelenkt werden

Es geht aber auch anders. Auf Wunsch lässt sich die Backskiste als zusätzliche Kabine gestalten – mit einer vollwertigen Doppelkoje von 2 mal 1,60 Meter. Der Zugang durch die Nasszelle wirkt in diesem Fall jedoch eher eigentümlich. Auch ist der Standbereich eingeschränkt. So gesehen wird die Dreikabinen-Version wohl die Ausnahme bleiben. Sie passt strenggenommen auch gar nicht so recht zum Vision-Konzept, das strikt an Eignern mit gehobenen Ansprüchen ausgerichtet ist.

Was Bavaria darunter versteht, zeigt die Achterkabine auf der Backbordseite. Sie bietet mehr Wohnkomfort als üblich und über-

rascht mit einer in der Großserie seltenen Anordnung. Getrennt durch einen schmalen Mittelgang, finden sich hier zwei getrennte Einzelkojen. Sie bieten mit 80 Zentimetern Breite genug Platz und zudem eine gewisse Privatsphäre, weil sich hier niemand ungewollt nahekommmt. Kann man aber: Die Kissen an den Kopfenden sind mit Sperrholz unterlegt und schließen, als Einlagepolster verwendet, den Kanal zwischen den Kojen. Auf diese Weise lässt sich im Handumdrehen ein Bett im Queen-Size-Format von zwei auf zwei Meter bauen.

Sehr geräumig und bequem geht es auch im Vorschiff zu, jedenfalls in der Stan- →



**Gelungen. Runde Formen, viel Holz und starke Farbkontraste sollen modernes Design mit gediegener Gemütlichkeit verbinden. Für Hölzer und Stoffe gibt es reichlich Alternativen**

dardausführung der Vision 46 ohne zweite Nasszelle. Dann bleibt mehr als ausreichend Stehfläche, um sich anzukleiden. Ein kleiner Arbeits- und Schminktisch eröffnet zusätzliche Nutzungsmöglichkeiten.

Einzig das weit in den Bug hinein gebaute Inselbett wird zum Kopfende hin recht schmal. Auf Schulterhöhe misst es in der Breite nur 1,25 Meter; nötig wären aber mindestens 1,40 Meter, damit zwei Personen angenehm ruhen können. Bavaria will Möglichkeiten prüfen, die Liegefläche noch ein Stück weit zu vergrößern. Sonst kann man das Problem aber auch einfach dadurch umgehen, dass man anders herum schläft, so wie es ohnehin auf den allermeisten Booten üblich ist: mit den Füßen zum Bug.

#### **RUNDER AUSBAU**

Licht und Luft sind die prägenden Themen bei der Gestaltung der Messe. Die Vision ist ja keine echte Deckssalonyacht; wie Jeanneau verzichtet auch Bavaria darauf, die Sitzgruppe im Aufbau hochzulegen. Dennoch wirkt

die Kajüte hell und bietet reichlich Ausblick. Große Rumpf- und Kajütfenster sowie eine Vielzahl von Luken öffnen den Raum für das Auge.

Dazu passt die abgerundete, harmonische Gestaltung der Einbauten. Deutschlands größte Sportbootwerft vollzieht mit der Vision nun wieder die Abkehr von der eckigen Architektur, die lange Trend war. Damit schaffen die Giebelstädter eine klare Abgrenzung zum Cruiser-Programm. Eigner,

die eine eher weiche Formensprache schätzen, werden es danken.

Gut gefällt auch die funktionale Kombination von Navigation und Sitzbank auf der Backbordseite. Die kleine Arbeitsfläche lässt sich dank einer ausgefeilten Mechanik ganz einfach absenken. Ein Einlagepolster verbindet dann die beiden Sitzhocker zu einer langen Bank, auf der man sogar schlafen kann, wenn auch mit eingeschränktem Komfort (1,90 x 0,56 Meter).

Die Pantry überzeugt durch die mittschiffs liegende Insel mit Doppelspüle. Durch den seitlich versetzten Niedergang ist diese Anordnung überhaupt erst möglich geworden. Das Möbel engzt den Funktionsbereich zum Salon hin ab, was besonders unterwegs Sicherheit gibt und das Arbeiten mit Pött und Pann erleichtert. Dazu kommt ein enormes Stauraumangebot in zahlreichen großen und tiefen Schubladen.

Apropos Stauräume: Davon gibt es auf der Vision 46 wahrhaft in Hülle und Fülle. Kein anderes Boot in dieser Größenklasse

## **VERARBEITUNG UND FINISH LIEGEN AUF HOHEM NIVEAU**

## VIEL RAUM, VIEL NEUES



Getrennt. Die Kojen achtern können verbunden werden. Polster schließen die Lücke

Das Stauraumangebot ist beispiellos, der Ideenreichtum ebenso. Vor allem gefällt die riesige, **BEGEHBARE BACKSKISTE** mit flexiblen Unterteilungen, die auch als Kammer dienen kann



Variabel. Die Arbeitsfläche der Navigation ist absenkbar. Die Hocker können auch am Salontisch stehen



Eingeschränkt. Das Bett im Vorschiff wird zum Kopfende hin schmal. Umgekehrt liegt man komfortabler



Umschlossen. Die Pantry ist in L-Form konzipiert. Der Spülblock mittschiffs ist auf See gut nutzbar



Umwerfend. Die Backskiste ist mit Steckelementen unterteilt und von innen wie auch von außen zugänglich



Funktionell. Das Waschbecken wird indirekt beleuchtet. Stauräume gibt es in der Nasszelle reichlich



Pfiffig. Die ausziehbaren Halterungen für Weingläser stehen stellvertretend für viele hübsche Ideen

bietet ähnlich viele, ähnlich große und ähnlich gut erreichbare Fächer, Kästen und Ablagen. Weil die beiden Wassertanks mit einem stattlichen Volumen von 580 Litern unter den Bodenbrettern eingebaut sind, stehen unter den Sitzflächen im Salon reichlich Unterbringungsmöglichkeiten zur Verfügung.

In einer zweiteiligen Serie über die Entstehung der Vision (YACHT 8 und 9/2012) haben wir bereits ausführlich über Konstruktion und Fertigung berichtet. Der GFK-Sandwichrumpf mit Schaumkern ist keine aufregend neue Bauweise, aber guter, solider Standard in der Produktion von Fahrt-yachten. Das Finish des fertigen Bootes hinterlässt einen rundum positiven Eindruck. Die Möbel sind präzise eingebaut; auch die Passungen und die Güte der Lackierung überzeugen, bis hinein in die nicht direkt einsehbaren Bereiche. Damit markiert die 46er noch einmal einen merklichen Schritt nach oben in dem Bemühen Bavarias, nicht mehr nur beim Preis, sondern auch in der Fertigungsqualität führend zu sein.

### VIELVERSPRECHENDER START

Gut 208 000 Euro werden für die Vision 46 in der Grundausstattung ab Werft fällig. Damit bleibt sie im Vergleich zur Konkurrenz weiterhin günstig (siehe Übersicht S. 77). Allerdings wird das Boot kaum je zum Basispreis verkauft werden. Denn zu umfangreich und attraktiv sind die vielen Extras und sinnvoll zusammengestellten Ausstattungspakete, die Bavaria teils exklusiv anbietet – etwa die neuartigen und kostenintensiven Assistenzsysteme wie Trim Control und Dock Control. Gut möglich, dass die anvisierte Zielgruppe anspruchsvoller Eigner reichlich Kreuzchen auf der Optionsliste setzt. Wohin das führen kann, zeigt das Testschiff. Nahezu voll ausgestattet, kommt es auf über 380 000 Euro – fast das Doppelte des Standardpreises.

Nicht zuletzt darin zeigt sich, wie konsequent Bavaria den künftigen Kurs absteckt. Die Gefahr, dass die neue Serie die eigene Cruiser-Reihe in Bedrängnis bringen könnte, besteht jedenfalls in keiner Weise. Zu anders, zu eigenständig ist sie. Und genau das macht sie so interessant. Noch vor fünf Jahren wäre ein solches Boot aus Giebelstadt undenkbar gewesen. Jetzt aber ist bei Bavaria eine neue Zeit angebrochen.

Vision possible!

MICHAEL GOOD