

Bavaria Cruiser 34

Große Boote, so heißt es manchmal ein bisschen spitz, könne ja jeder bauen. Denn die Konstrukteure dürfen sich dabei austoben, mit viel Raum innen, jeder Menge Platz an Deck, langen Wasserlinien und viel Segelfläche. Natürlich sind solche Yachten komfortabel und segeln auch ziemlich flott. Doch die wahre Kunst des Designs findet sich oft in kleineren Fahrtenbooten, die heute Annehmlichkeiten und Segeleigenschaften bieten, die denen der großen Schiffe kaum nachstehen und dennoch in eine kleine Anlegebox und ein enges Budget passen.

Solche Herausforderungen sind wie geschaffen für die Denke deutscher Ingenieure, wie zum Beispiel denen von Bavaria, die das kleinste Modell der Cruiser-Linie, die Cruiser 34, nach den Plänen der US-Designschmiede Farr Yacht Design bauen (hier geht es zum [Video der Modellvorstellung](#)). Auf weniger als 10 Metern Gesamtlänge bietet das Boot bis zu drei Kajüten, ein funktionelles Cockpit mit einem oder zwei Steuerständen und es hat bei entsprechender Brise auch gut 7 Knoten Speed im Repertoire.

Die Cruiser 34 ist kein neues Boot, sondern die Weiterentwicklung des Vorläufermodells Cruiser 33 und sie wird im gewichtssparenden Infusionsverfahren gebaut ein Fingerzeig in Richtung Zukunft für die Giebelstädter Werft. Ein bisschen Marketing ist auch dabei, denn obwohl das Boot als 34er angepriesen wird, beträgt die Rumpflänge nur 32 Fuß, also 9,75 Meter womit dies auch eine der kleinsten Segelyachten ist, die mit drei Kabinen angeboten werden. Zum Vergleich: Die [Hanse 315](#), mit einer Länge über alles von 9,62 m ein direkter Konkurrent in diesem Größensegment, gibt's nur mit zwei Kabinen. Für Familien mit kleinen Kindern mag die Dreikajüten-Version der Cruiser 34 von Vorteil sein, doch nach meiner persönlichen Einschätzung, sollten zwei Kabinen für ein Ehepaar und gelegentliche Gäste an Bord reichen.

Weniger ist mehr

In der Ausbauvariante mit zwei Kabinen gibt es in der Achterkammer an Steuerbord mehr Platz, wie übrigens auch im Bad an Backbord, auch wenn die Dusche vom WC nicht abgetrennt ist. Ein weiterer Vorteil ist der großzügige Stauraum Backbord achtern, der aus dem Cockpit zugänglich ist und die nach achtern ausgerichtete Navi-Ecke im Salon, die das Ende der backbordseitigen Sitzbank nutzt. Galley, Salon und Eignerkabine im Bug bleiben ansonsten in beiden Layoutversionen gleich, ebenso wie die Oberlichten, die für viel natürliches Licht im Salon sorgen, der zusätzlich auch größer wirkt, wenn die Tür zum Vorschiff offen bleibt. Die Kombüse in L-Form an Steuerbord verfügt über eine einfache Spüle, einen Zweiflamm-Kocher samt Backrohr und einen von oben zugänglichen Kühlschrank. Zu viel Platz herrscht hier nicht, doch geschickte Köche werden es auch so schaffen, Crew und Gäste kulinarisch zu verwöhnen.

Bavaria ist sichtlich bemüht, auch in den Details Qualität zu liefern, z. B. mit sauberen Tischlerarbeiten, Türrahmen aus Massivholz, Umleimern und Schlingerleisten, verschiedenen Furnieroptionen und integrierten Jalousien bei Luken und Fenstern. Ebenfalls angenehm: Alle Oberflächen fühlen sich sehr solide an und beim Gehen gibt's bei den Bodenbrettern kein Knarren, Knirschen und Knarzen. Für Komfortverwöhnte empfiehlt sich die Option der AGM-Batterien mit einer Kapazität von 276 Ah, die dafür sorgen, dass auch lange Abende an Bord bei dem die obligatorische Kommunikations- und Unterhaltungselektronik im Einsatz ist, bei der Stromversorgung keine Engpässe zu befürchten sind.

Praktisch und komplett

Das Testschiff war mit doppelter Steueranlage ausgestattet, also zwei kleineren Rädern (Standard ist ein großes, zentrales Rad) womit der Durchgang zum Heck leicht fiel, dessen große Klappe natürlich zu einer Badeplattform abgesenkt werden kann. Dies geschieht manuell, doch die Klappe ist gut ausbalanciert, wodurch das Öffnen und Schließen leicht von der Hand geht. Am Testschiff waren übrigens Teakbeläge auf eben dieser Schwimmplattform, sowie am Cockpitboden und auf den Duchten installiert, womit für eine elegantere Optik gesorgt war die einen wohlthuenden Kontrast zum weißen GFK schuf. Kohlefaserräder und eine Ruderanlage von Jefa kann man in der Zubehörliste ankreuzen, genauso wie das Elektronik-Paket von Garmin, das u.a auch den WLAN-fähigen Multifunktionsbildschirm 721 enthält.

Montiert ist der unter dem Kompass am achteren Ende des Cockpittisches, wobei sich die Anzeigen der Windinstrumente und der Selbststeueranlage am Instrumententräger des steuerbordseitigen Rades befinden. Etwas anders sieht das Arrangement für den Einzelsteuerstand aus, der am Podest Platz für Kompass und Instrumententräger hat, aber unmittelbar an den Cockpittisch anschließt.

Ein Garmin 300i UKW-Funk samt AIS ist ebenfalls wohlfeil und wäre schon aus Sicherheitsgründen eine Überlegung wert. Der faltbare Tisch verfügt im fixen Mittelteil über ein separates Staufach und hat auch einen Stecker für die Tischlampe. Wer aufs Geld guckt und sich nicht jeden Sonderwunsch einzeln erfüllen muss, kann unter verschiedenen Ausstattungspaketen wählen, die beliebte und sinnvolle Optionen bündeln. Noch ein Wort zum Stauraum: Der ist auf einem Boot dieser Größenordnung natürlich nicht grenzenlos. Im Cockpit der Cruiser 34 ist er auf zwei kleinere Luken achtern begrenzt, doch in der Zwei-Kabinen-Version findet sich wie bereits erwähnt unter der backbordseitigen Sitzducht ein gut dimensioniertes Lazarett.

Einfach und effektiv

Der Segelplan der Cruiser 34 ist einfach gehalten, wobei der mit zwei Salingspaaren ausgestattete Alumast von Selden an Deck steht und dank des starren Baumniederholers auch ohne Dirk auskommt. Das traditionell geschnittene und durchgelattete Groß wird mit Lazyjacks gebändigt, wobei Bavaria auch die ein alternatives Rigg mit Mastrollanlage im Sortiment hat. Die Schienen für die Fockholepunkte wurden von Bavaria bewusst am Kajütdach platziert, was den Zugwinkel der Fockschoot verkleinert. Die Wanten wurden dagegen nach außen an die Bordwand verlegt, womit der Durchgang am Seitendeck leichter fällt.

Leider ist die Reling ziemlich nieder, eher ein Stolperdraht für größere Segler. Auf der Plus-Seite sind dagegen die Handläufe zu erwähnen, die auf der Cruiser 34 an allen wichtigen Stellen an und unter Deck platziert sind und auch die seitlichen Relingsdurchgänge, die das Anbordgehen bzw. Beladen im Hafen erleichtern. Apropos erleichtern: Vorn im Ankerkasten befindet sich neben dem Geschirr auch eine elektrische Winsch samt Fernbedienung, die hilft, das Grundeisen auch ohne Schweißausbruch wieder an Bord zu holen.

Zupacken bei Wind

Am Testtag wehte es recht zünftig, weshalb wir in der geschützten Biscayne Bay blieben, wo es trotzdem Drücker mit 23 Knoten also Windstärke sechs gab. Bei solchen Bedingungen hatte eine Zweiercrew selbst mit einem Reff auf der kleinen Bavaria alle Hände voll zu tun. Da wünscht man sich natürlich einen Traveler, um das Groß besser flach trimmen zu können und auch weil damit die Arbeitsteilung an Bord besser funktionieren würde. Die Crew könnte sich dem Trimm von Groß und Fock widmen, während sich der Rudergänger aufs Steuern konzentriert und bloß die belegte Fockschot bei den Manövern loswerfen müsste. Aber auch so aber zeigte sich die Cruiser 34, die unter Vollzeug 51 Quadratmeter Segelfläche an den Wind bringt, von der lebendigen Seite und bahnte sich resolut ihren Weg durch die kurze, steile Welle. Bei etwa 20 Knoten wahren Wind und 45 Grad Einfallswinkel schaffte das Boot eine Geschwindigkeit von 6,6 Knoten, die sich auf 7,3 Knoten steigerte, sobald mit 60 Grad etwas tiefer gesegelt wurde. Dabei krängte das Boot in den Böen schon mal weg und man war mit Festhalten gut beschäftigt. Aus dem Grund wäre der 2,02 m lange Standardkiel dem Kurzkiel mit seinen 1,58 Metern Tiefgang vorzuziehen, wobei dies andererseits auch Einschränkungen in Flachwasserrevieren wie an der Küste Floridas mit sich brächte.

Beim Abfallen auf einen tiefen Raumschotkurs (150 Grad Windeinfall) beruhigte sich die Lage dann schnell, während sich das Boot aufrichtete und die Logge dabei immer noch 6,2 Knoten auswies. Auch mit dem Volvo-Penta-Hilfsdiesel mit 20 PS war die Cruiser 34 forsch unterwegs. Bei Vollgas mit 3050 Umdrehungen wurden lief das Boot 7,3 Knoten, beim Zurücknehmen des Gashebels auf 2500 Touren lag immer noch eine gute Marschgeschwindigkeit von 6,2 Knoten an, wobei die Tankkapazität von 150 Litern inklusive einer Sicherheitsreserve für mehr als 300 Seemeilen reichen sollte.

Viel Boot unter 10 Meter Länge

Größere Yachten haben mehr Ellbogenfreiheit und mehr Masse, mit der sich harte Böen leichter abwettern lassen. Doch Größe heißt nicht, dass damit auch automatisch mehr Spaß oder Funktionalität geboten wird. Und genau in dieser Nische glänzt die Bavaria Cruiser 34, die vom Stauraum (in der getesteten Zwei-Kajüten-Version) bis zum Kühlschrank alles bietet, was man sich für angenehmes Cruising wünscht, egal, ob es sich um einen Genussschlag handelt, um einen Wochenendausflug oder einen Urlaubstörn. Guter Wind macht ihr gut Beine und wenn man hernach in den Hafen einläuft, muss man nicht angestrengt nach einer riesigen Lücke zum Festmachen suchen. Der Preis von etwa 100,000 Euro ist auch nicht unbedingt dazu angetan, den gefürchteten Sticker-Schock auszulösen.

<https://de.boats.com/bootstests/bavaria-cruiser-34-die-kleine-fuer-vieles/>