

DAS C-GEFÜHL

FEEL THE C

Die Lübecker Bucht zeigte sich an diesem Tag von ihrer ruppigen Seite. Schiefergraues Wasser mit einzelnen Gischtreifen darin, ein kurzer aber harter Seegang und viel Wind aus tiefhängenden, schnell ziehenden Wolken. Ideale Bedingungen also, um die nagelneue Bavaria C38 unter Segel einmal so richtig zu testen.

Unter zunächst vollem Großsegel und der Selbstwendefock gehen wir hart an den Wind, der mit fünf Beaufort, in Böen deutlich mehr weht. Gelassen steckt die Bavaria C38 die Böen weg. Die große Breite und der „Chine“, der ausgeprägte Knickspant im Rumpf, sowie der 2,05 tiefe Kiel mit 2,2 Tonnen Ballast sorgen dafür, dass die Yacht nicht zu stark krängt und den Druck im Rigg direkt in Fahrt umsetzt: Bis zu sieben Knoten stehen auf der Logge. Dazu

wirkt das tiefe und Ruder sehr effektiv und sorgt dafür, dass die C38 immer entspannt kontrollierbar bleibt. Noch etwas fällt sogleich auf: Trotz des rauen Seegangs segelt das Schiff erstaunlich trocken, Spritzwasser gelangt so gut wie nie bis ins Cockpit. Auch das sicher eine Folge der Rumpflinien, mit dem bis in den Bug reichenden Chine. Denn auch das ist bei der Bavaria C38, ebenso wie bei der größeren C42, bemerkenswert. Über Wasser ist das Vorschiff voluminös, bietet viel Auftrieb beim Segeln und viel Platz unter Deck, doch in der Wasserlinie wird es durch den Chine schmal und zeigt sich insgesamt ausgeprägt V-förmig.

Nach einer Weile beschließen wir dennoch, das Großsegel zu reffen, denn der Wind ist krätiger und boeiger geworden. Das ist, wie sich herausstellt, eine unkomplizierte Sache von wenigen



Minuten, wobei das komplette Reffmanöver vom Niedergang aus durchgeführt werden kann: Großfall und Reffleinen sind zu den Winschen und Fallstoppeln beiderseits des Niedergangs geführt, eine saubere und vor allem sichere Sache. Nass werden muss man beim Reffen hier an Bord normalerweise nicht, ganz gleich, wie hoch der Seegang!

Auch die Großschot wird, in der von uns gesegelten Version, hier gefahren. Damit ist sie nicht in direkter Reichweite der Person am Ruder, dafür hat das Arrangement andere Vorteile. In jedem Fall wird die Schot über Fußblöcke auf dem Kabinendach direkt vor der Sprayhood gefahren. Hier hat sie auf Wunsch zwei holende Parten, was vor allem beim Feintrimm des immerhin 46 Quadratmeter messenden Großsegels von Vorteil ist. Das Luv-Ende der

Großschot bestimmt den Anstellwinkel des Baumes, das Lee-Ende aber zieht den Baum nach unten, mit direkter Auswirkung auf das Segelprofil und das Achterliek. Und zwar präziser und einfacher, als es mit dem üblichen Baumniederholer geht.

Was natürlich auch möglich ist. Sollen die Schoten in Griffweite der Steuerpositionen gefahren werden, gibt es die Möglichkeit zwei Extra-Winschen direkt neben den Rädern zu bestellen. Hier wird dann die Schot der selbstwendenden Fock und die Großschot gefahren. Auch eine sehr praktische und komfortable Lösung.



Damit wäre dann auch das Cockpit vor den zwei Steuerrädern komplett frei vom „Segelbetrieb“, sofern nicht gerade Segel gesetzt, geborgen oder gerefft werden sollen. Die Person am Steuer hat, dank der Doppelruder und der großen Breite des Hecks, vom Platz am besten jeweils in Luv immer eine gute Sicht, auf das Geschehen ringsum ebenso wie auf das Vorliek und die Trimmfäden in der Fock.

Die Instrumente sind ebenfalls bei den Steuerständen angebracht und gut lesbar, ohne dass diese hier von Mitsegelern verdeckt werden könnten. Die Motorschaltung und der Autopilot befinden sich an Steuerbord, ein Kartenplotter unter der Hinterkante des Cockpittisches. Auch dies eine mittlerweile bewährte und gute Lösung.

Das Cockpit vor den Steuerrädern bietet trotz des großen, zentralen Klapptisches sehr viel Bewegungsfreiheit und genügend Sitzplätze. Auf unserem Probeschlag waren wir mit fünf Erwachsenen an Bord und im Cockpit fühlte man sich zu keiner Zeit beengt.

Dieses Gefühl der Weite und Großzügigkeit verstärkt sich noch einmal dramatisch, sowie man im Hafen mit dem Heck zum Steg anlegt oder in einer schönen Bucht ankert. Dann nämlich verwandelt sich die große Klappe im Heck mit wenigen Handgriffen zu einer ausladenden Terrasse über dem Wasser. Perfekt zum Baden, zum Anlanden mit dem Dinghi und auch zum An-Bord-Gehen, ganz ohne Turnerei und Verrenkungen, vom Steg aus.

Hier im Heck befindet sich noch ein großer Stauraum unter dem Cockpitboden, zusätzlich zu zwei Backskisten und einem weiteren Stauraum im Vorschiff. Dort ist auch die Ankerwinde unter der Luke angebracht, ein halbhohe Schott trennt hier den Kettenkasten von einem weiteren, tiefen Stauraum für Fender, Leinen oder zusätzliche Downwind-Segel.

Zeit, unter Deck zu gehen. Der Niedergang ist sicher und komfortabel zu begehen, dank des fehlenden Brückendecks und einer sehr breiten, nicht besonders steilen Treppe in den Salon. Die markanten Rumpflinien mit dem durchgehenden Chine und der großen Breite kommen nicht nur den Segeleigenschaften zugute, sondern sorgen auch für ein schier unglaublichen Raum unter Deck. Zwei wirklich große Achterkabinen mit ausgewachsenen Betten von 1,50 mal zwei Metern sind der beeindruckende Anfang von hinten, sozusagen. Auch der WC- und Duschaum weist „erwachsene“ Maße auf und die Küche – das Wort „Pantry“ würde diesem Bereich wirklich nicht mehr gerecht – ist ein weiteres Raumwunder.

Mittschiffs der Salon, mit einem Zweisitzer-Sofa an Backbord und einem kleinen Navigationstisch am vorderen Schott. Gegenüber befindet sich die Messe, ein U-Sofa rund um einen großen Tisch der sich ausklappen lässt um den Zweisitzer mit in die Tafelrunde aufzunehmen, der sich aber auch absenken lässt um aus dem Esstisch eine Liegefläche zum chillen zu machen. Alles mit viel Luft und Licht, dank der Rumpffenster, der Fenster im Kajütaufbau und gleich mehrerer Luken im Deck.



Kommen wir zum vielleicht Besten am Schluss, der Eignerkabine im Bug. Mit einem Kingsize-Bett von 1,73 mal zwei Meter Größe, mit Ausblicken vom Bett durch die Rumpffenster nach draußen, mit viel Ablage- und Stauraum und Platz, sich auch bei geschlossener Salontür bewegen zu können. Sehr bemerkenswert für ein 38-Fuß-Schiff!

Insgesamt bleibt der sehr positive Eindruck, dass die neue Bavaria C38 eine aufregende, vor allem aber vielseitige Yacht ist. Sie ließe sich gerne auch mal sportlich segeln, denn das Potenzial dazu hat sie. Aber auch, wenn eine Familiencrew etwas entspannter zur See fährt wird sie nicht langsam aber vermutlich immer gut zu handeln und zu beherrschen sein. Und ihre andere, ganz große Stärke spielt sie im Hafen oder vor Anker aus, wenn der überdurchschnittlich hohe Wohnkomfort so richtig zum Tragen kommt. Sei es durch die großen Kabinen und Betten, den hellen Salon, die Gourmetküche oder auch das Leben an Deck, im breiten Cockpit mitsamt der Badeterrasse.



BAVARIA C38

Gesamtlänge [inkl. Bugspriet]	11,38 m (11,90 m)
Rumpflänge / Length hull	10,99 m
Länge Wasserlinie	10,28 m
Gesamtbreite / Beam overall	3,98 m
Tiefgang Standard Gusseisenkiel [ca.]	2,05 m
Tiefgang Option Gusseisenkiel als Flachkiel [ca.]	1,65 m
Ballast Standard Gusseisenkiel [ca.]	2205 kg
Ballast Option Gusseisenkiel als Flachkiel [ca.]	2460 kg
Verdrängung Standard Gusseisenkiel [ca.]	9070 kg
Verdrängung Option Gusseisenkiel als Flachkiel [ca.]	9320 kg
Motor [Standard]	21,3 kW
Treibstofftank [ca.]	210 l
Wassertank [ca.] / Water tank [ca.]	210 l (150 L)
Segelfläche	79,3 m²
Großsegel [Standard]	46,0 m²
Großsegel [Rollsystem]	42,8 m²
Fock [Selbstwendend]	29,3 m²
Genua	35,0 m²
Gennaker	130 m²
Code 0	70 m²
Masthöhe über Wasserlinie [ca.]	18,57 m
CE Kategorie	A - 8 / B - 12 / C - 14
Design	Cossutti Yacht Design / BAVARIA YACHTS Design Team



FEEL THE C

The Baltic Sea is in a rough mood this day. Slate-grey water with white strips of foam already showing, a short and tough chop and plenty of wind from low hanging, fast moving clouds. In other words: Ideal conditions to find out how the brand-new Bavaria C38 will handle this under sail.

We sail upwind under full mainsail and the self-tacking jib. The breeze is fresh, blowing with five Beaufort, in gusts much more. Surprising to see how easily the Bavaria C38 deals with the gusts, never losing control or giving us a feeling of anxiety. The large beam and the pronounced chine in the hull, as well as the 2.05-metre deep keel with 2.2 tons of ballast ensure that the yacht does not heel too much and directly converts the pressure in the rig into speed: The log shows up to seven knots. In addition, the deep rudder is very effective and ensures that the C38 always remains very controllable. And another thing is immediately noticeable: Despite the rough seas, the ship sails amazingly dry, and spray hardly ever reaches the cockpit. This is also a consequence of the hull lines, with the chine running all along the hull right into the bow. Above the waterline the forepeak is voluminous, offers a lot of buoyancy when sailing and a lot of space below deck, but in the waterline the Chine makes it narrow and shows a distinct V-shape.

After a while, we decide to reef the mainsail, as the wind has become stronger and gustier. As it turns out, this is an easy matter of a few minutes, which can be done entirely from the companionway. The mainsail halyard and all reefing lines are led to the winches on both sides of the companionway, controlled by well-marked line clutches. You really don't have to get wet when reefing on this yacht, no matter how rough it is!

In the version sailed by us, the mainsheet is also controlled from here. So it is not in direct reach of the person at the helm, but the arrangement has other advantages. The sheet runs through blocks on the cabin roof directly in front of the sprayhood and has two running ends. This makes trimming the 46-square metre mainsail very precise and easy. The windward side of the main sheet determines how far the boom is sheeted in, while the leeward end of the mainsheet pulls the boom down, with a direct effect on the sail profile and the leech.

Which could, of course, also be done with the boom vang. Should you want to have the sheets within reach of the helmsperson, two extra winches can be fitted right next to the wheels and from these, both the main and the self-tacking jib can then be controlled. Also a very practical and comfortable solution.



BAVARIA
YACHTS

Passion made

**Discover all
BAVARIA
yachts online
from the
comfort of
your home:**

www.bavariayachts.com/virtual

**360°
VIRTUAL
TOURS**



This would also free the cockpit in front of the two steering wheels completely from all sail handling once under way, as long as no sails are being set, lowered or reefed. The double helm stations and the large width of the stern ensure that the person at the helm always has a good all-round view as well as clear sight of the luff and the tell-tails of the jib.

The instruments are placed by the helms and cannot be obstructed from view by other sailors in the cockpit. The engine panel and the autopilot are located on the starboard side, a chart plotter is mounted under the rear edge of the cockpit table, which is a good and proven solution.

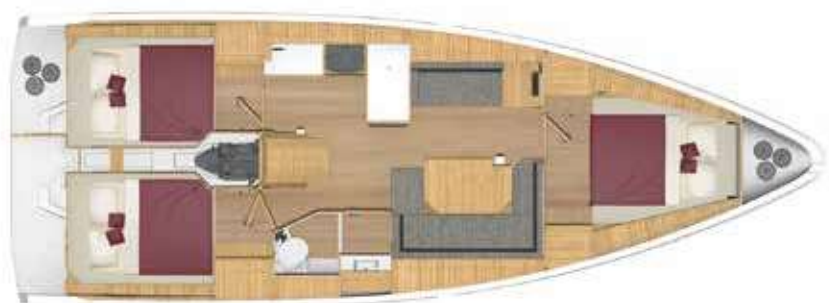
The cockpit in front of the steering wheels offers a lot of space and enough seating around the large central folding table. On our test sail, we were on board with five adults and in the cockpit we never felt cramped at any time.

This feeling of space can be taken to yet another level when the yacht is moored in the harbour with the stern to the jetty or anchored in a beautiful bay. Then the large hatch in the stern can be lowered to create a real terrace above the water. Perfect for bathing, for landing with the dinghy and also very easy boarding from the pontoon.

Here in the stern there is a large storage space under the cockpit floor, in addition to two cockpit lockers and another storage space in the bow, accessed from deck. The anchor winch is placed under this hatch and a half-height bulkhead separates the chain locker from another, deep storage space for fenders, lines or additional downwind sails.



Time to go below deck. The companionway is safe and comfortable to climb down, thanks to the absence of a bridge deck and wide and not very steep steps into the saloon. The striking hull lines with the continuous chine and the large beam not only benefit the sailing characteristics, but also provide an almost unbelievable space below deck.





Two really large aft cabins with full-size beds measuring 1.50 by 2 meters - impressive. The toilet and shower room also has "grown-up" dimensions and the kitchen - the word "galley" would really not do justice to this area - is another space miracle.

Amidships is the comfortable saloon, with a two-seater sofa to port and a small navigation table at the front bulkhead. Opposite is a U-shaped sofa around a large table that folds out to double in size, but which can also be lowered to turn it into a lounge area for chilling out or the occasional extra double bed. All with plenty of air and light, thanks to the hull windows, the windows in the cabin superstructure and several hatches in the deck.

The owner's cabin is in the bow. With a king-size bed measuring 1.73 by 2 meters, with views from the bed through the hull windows to the outside, with plenty of storage and stowage space and room to move around even when the saloon door is closed, this is remarkable for a 38-footer!

All in all, the very positive impression remains that the new Bavaria C38 is an exciting and above all versatile yacht. She would love to be sailed in a sportive way, because she has the potential to do so. But even if a family crew is a little more relaxed at sea she will not be slow but probably always easy to handle and to control. And her other great strength is in the harbour or at anchor, when the above-average living comfort really comes into its own. Be it the large cabins and beds, the bright saloon, the gourmet kitchen or even life on deck, in the wide cockpit enhanced by the bathing terrace.

Text / Text: Dtelef Jens
Fotos / Pictures: Bavaria Yachts

E40i



E40i - The easily placed electric winch

The coach roof is the normal place for a winch that operates halyards, reef lines, outhaul and control lines. The E40i winch is built up around an electric motor which is totally integrated in the drum. Only three thin cables are protruding to lead through the coach roof or the deck, no large cutouts and no external motor or gearbox. This makes for uncompromised headroom down below which is normally not the case with electric winches.

Self-tailing function and 3-speed operation.

 **SELDÉN**
for sailing

www.seldenmast.com