

# BAVARIA *life*

Yachting Magazine



## AWARDS

UND DER GEWINNER  
IST: BAVARIA C42

AND THE WINNER IS:  
BAVARIA C42

## BOOTSBAU

HANDWERK  
TRIFFT HIGH-TECH

CFRAFTSMANSHIP  
MEETS HIGH-TECH

## TRAVEL

MIT DER JAMBO  
ÜBER DEN ATLANTIK

ATLANTIC CROSSING  
WITH JAMBO

## KNOW-HOW

MOTORBOOT-  
FAHRTIPPS

MOTORBOAT  
DRIVING HINTS

## CHARTER

BONJOUR  
SÜDFRANKREICH

BONJOUR  
SOUTHERN FRANCE



**YANMAR**



# SETTING THE GLOBAL STANDARD

**PROVEN MARINE TECHNOLOGY**  
[www.yanmar.com/marine](http://www.yanmar.com/marine)



Liebe Leserinnen und Leser von BAVARIA LIFE,

Die neue Saison 2021 ist an allen Küsten und in allen Häfen gestartet. Wir alle sind hungrig endlich wieder auf dem Wasser zu sein. Den Wind, das Meer und die Freiheit an Bord mit unserer Familie und unseren Freunden zu genießen.

Bei uns in der Werft in Giebelstadt läuft die Produktion für neue Bavaria's auf Hochtouren. Für die vielen neuen Aufträge und das Vertrauen in Bavaria Yachts können wir uns nur bei Ihnen allen bedanken. Doch die Herausforderungen sind hoch, wie man selbst jeden Tag in den Nachrichten lesen kann. Früher immer verlässliche Lieferketten für vieles was wir für den Bau einer Bavaria brauchen, sind plötzlich verspätet, viel teurer oder brechen ganz weg. Aber unser Ehrgeiz ist es, diese Schwierigkeiten jeden Tag zu meistern, Kompromisse zu suchen, denn wir wollen unseren Kunden ihre Träume in gewohnter Qualität erfüllen.

Auch die Messesaison ist wieder gestartet. Unsere neue Bavaria C38 feierte auf den Ausstellungen in Palma und Venedig ihre Weltpremiere. Das Yachting Festival in Cannes und weitere internationale Messen ab September stehen natürlich fest in unserem Kalender. Die Begeisterung für unsere neuen Motorboote Bavaria SR41 und Bavaria Vida33 ist überwältigend. Und unsere Segelbootflotte hat mit der neuen Bavaria C42 und C38 schon einige Awards/Auszeichnungen abgeräumt und wurde von der Presse in vielen Artikeln hochgelobt. Das freut uns und ist der Lohn für harte Arbeit all unserer Mitarbeiter.

Aber am meisten freuen wir uns, Sie bald wieder persönlich im Hafen oder auf einer Messe zu treffen. Um die Zeit bis dahin etwas zu überbrücken haben wir extra für Sie diese neue Sommerausgabe unseres Bavaria Life Magazin No.7 aufgelegt.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

**Michael Müller**  
CEO Bavaria Yacht

*Dear readers of BAVARIA LIFE,*

*The new 2021 season has started on all coasts and in all parts. We are all hungry to finally be on the water again. To enjoy the wind, the sea and the freedom of being on board with our family and friends.*

*At our yard in Giebelstadt, the production of new Bavaria's is in full swing. We can only thank you all for the many new orders and trust you have placed in Bavaria Yachts. That being said, the challenges are great, as you can see for yourselves daily in the news. Previously reliable supply chains for much of what we need to build a Bavaria have suddenly become either delayed, more expensive, or else have broken down altogether. Our ambition, nonetheless, is to overcome these difficulties every day, and to seek compromises, in order to fulfil our customers' dreams to the high quality standards they are accustomed to.*

*Meanwhile, the exhibition season has also begun again. Our new Bavaria C38 celebrated its world premiere at the exhibitions in Palma and Venice. The Yachting Festival in Cannes and other international fairs from September onwards are of course firm fixtures on our calendar. The enthusiasm for our new motor boats Bavaria SR41 and Bavaria Vida33 is overwhelming. And our sailboat fleet has already won several awards with the new Bavaria C42 and C38, having garnered high praise in the press in many articles. This makes us happy, being the a reward for the hard work of all our employees.*

*But most of all, we look forward to meeting you again in person, hopefully soon, in a harbour or at a trade fair. To make the best of the time until then, we are pleased to publish this new summer edition of our Bavaria Life Magazine, issue No.7, just for you.*

*We wish you an enjoyable read.*

**Michael Müller**  
CEO Bavaria Yacht

03 EDITORIAL  
 06 MANAGEMENT  
 07 WORLDWIDE  
 08 BRAVO BAVARIA  
 10 PREMIERE  
 12 CHARTS  
 14 MOMENT  
 16 LAMINIERUNG  
 22 SCHREINEREI  
 30 FERTIGUNG  
 34 STYLE  
 37 IMPRESSUM  
 38 TRAVEL  
 46 SEGELTECHNIK  
 54 MOTORBOATING  
 60 CHARTER

MICHAEL MÜLLER



03

NEUER CEO / NEW CEO



06

HÄNDLER / DEALERS



07

AUSZEICHNUNGEN / AWARDS



08

WORLD PREMIERE BAVARIA C38



10

NAVIGATION



12

TRÄUMEN / DREAMING



16

LAYER AFTER LAYER



22

CRAFTSMANSHIP MEETS HIGH-TECH



30

AM BAND / ASSEMBLY LINE



34

WAS IST IN / WHAT'S HOT



37

WER MACHT WAS / WHO'S DOING WHAT



38

JAMBO ATLANTIC



46

WELCHES SEGEL? / WHICH SAIL?



54

FAHRTIPPS/ DRIVING HINTS



60

SÜDFRANKREICH / SOUTH OF FRANCE



**MICHAEL MÜLLER ÜBERGIBT CHEFPOSTEN BEI BAVARIA YACHTS AN MARC DIENING**  
*MICHAEL MÜLLER HANDS OVER CEO POSITION AT BAVARIA YACHTS TO MARC DIENING*

**Marc Diening wird Michael Müller als CEO von Bavaria Yachts nachfolgen. Der geplante Wechsel wird zum 1. August stattfinden. Müller hatte 2019 die Führung von Bavaria Yachts übernommen und wird nun in den Beirat wechseln.**

Marc Diening wird neuer CEO von Bavaria Yachts. Er wechselt zum 1. August vom traditionsreichen Brandschutzspezialisten Magirus nach Giebelstadt. Bevor Diening (45) vor mehr als 5 Jahren die Aufgabe als CEO von Magirus übernommen hat, war er unter anderem über 10 Jahre in Führungsposition bei Bombardier und als Berater für namenhafte Unternehmen wie Knorr-Bremse und die Deutsche Bahn tätig.

„Wir freuen uns sehr Marc Diening an Bord von Bavaria Yachts willkommen zu heißen. Wir sind überzeugt, dass Marc Diening durch seine ausgewiesenen Erfolge in der nachhaltigen Entwicklung von Unternehmen und seinen persönlichen Qualitäten der geeignete Mann ist den eingeschlagenen Kurs für Bavaria mit der nötigen Kontinuität fortzusetzen und mit seinen eigenen Akzenten in das nächste Kapitel neuer Produkte und soliden Wachstums führen wird. Marc Diening ist seit seiner Jugend begeisterter Segler und kennt die Yachtbranche sehr gut“ erklärt Kai Brandes, Geschäftsführender Gesellschafter von CMP.

Michael Müller war im November 2018 mit dem Einstieg des neuen Investors Capital Management-Partners [CMP] bei Bavaria Yachts zunächst als Marketing- und Vertriebschef an Bord gekommen. Im Februar 2019 wurde der heute 64-jährige dann zum CEO berufen. Auf eigenem Wunsch übergibt Michael Müller nun das Ruder an Marc Diening, um in Zukunft mehr Zeit für seine Familie zu haben. „Wir danken Michael Müller für sein sehr erfolgreiches Engage-

ment als CEO bei Bavaria Yachts. Seiner Erfahrung in der Restrukturierung von Unternehmen, seinem Führungsstil und seiner persönlichen Motivation Bavaria wieder zu einer der führenden Werften Europas zu machen, ist es zu verdanken, dass Bavaria die Wende geschafft hat und nun wieder auf einem guten Kurs ist. Wir freuen uns, dass Michael Müller als Beirat weiterhin Bavaria Yachts mit seiner Erfahrung unterstützen wird,“ betont Brandes.

**Marc Diening is to succeed Michael Müller as CEO of Bavaria Yachts. The handover is planned for August 1<sup>st</sup>. Müller took on management of Bavaria Yachts in 2019 and will now be moving to the advisory board.**

Marc Diening is to be the new CEO of Bavaria Yachts. On August 1<sup>st</sup>, he will move from the fire protection specialists Magirus, which boasts a rich tradition, to Giebelstadt. Before Diening, 45, took his position as CEO of Magirus over five years ago, he spent over ten years in a management position at Bombardier and worked as a consultant for well-known companies such as Knorr-Bremse and Deutsche Bahn, among other positions.

“We are thrilled to welcome Marc Diening on board at Bavaria Yachts. With his proven record of success in sustainable development of companies and his personal qualities, we are certain that Marc Diening is the right person and has the consistency required to continue the course Bavaria has mapped out and to lead us into the next chapter of new products and solid growth with his own accents. Marc Diening has been an enthusiastic sailor since he was young and knows the yachting branch extremely well,” explains Kai Brandes, Managing Partner of CMP.

Michael Müller came on board at Bavaria Yachts in November 2018 with the entrance of the new investor Capital Management Partners [CMP], initially as a Marketing and Sales Director. In February 2019, Müller, now 64, was appointed CEO. At his own request, Michael Müller is now handing over the helm to Marc Diening, in order to have more time for his family in the future.

“We would like to thank Michael Müller for his extremely successful work as the CEO of Bavaria Yachts. Thanks to his experience restructuring companies, his leadership style and his personal motivation to make Bavaria Yachts one of Europe’s leading shipyards once more, Bavaria has turned a corner and is back on a good course. We are pleased that Michael Müller will continue to support Bavaria Yachts with his experience as a member of the advisory board,” emphasises Brandes.

# BAVARIA YACHTS WELTWEIT

BAVARIA YACHTS WORLD WIDE



**EUROPA / EUROPE**

- Belgien
- Bulgarien
- Deutschland
- Dänemark
- Finnland
- Frankreich
- Griechenland
- Großbritannien
- Italien
- Kroatien
- Lettland
- Montenegro
- Malta
- Niederlande
- Norwegen

- Österreich
- Polen
- Portugal
- Russland
- Schweden
- Schweiz
- Serbien
- Slowakei
- Slowenien
- Spanien
- Tschechien
- Ukraine
- Ungarn
- Zypern

**NORD- UND SÜDAMERIKA  
NORTH & SOUTH AMERICA**

- Argentinien
- Brasilien
- Britische Jungferninseln
- Chile
- Grenada
- Kanada
- Kolumbien
- Panama
- St. Vincent & Grenadines
- Uruguay
- USA

**ASIEN / ASIA**

- China
- Israel
- Japan
- Libanon
- Südkorea
- Thailand
- Türkei

**OZEANIEN / OCEANIA**

- Australien
- Neuseeland

**AFRIKA / AFRICA**

- Ägypten

[www.bavariayachts.com/dealersearch](http://www.bavariayachts.com/dealersearch)



# BRAVO BAVARIA!

Unsere Bavaria C42 heimst weitere Awards ein. Nach der Krönung durch die französische Fachzeitschrift «Voile Magazine» zur Yacht des Jahres 2021 holte sich die attraktive 42er auch die Auszeichnung zur Europäischen Yacht des Jahres in ihrer Kategorie. Schönes Kompliment aus Frankreich: Kein Geringerer als Vendée-Globe-Segler Arnaud Boissières gratulierte von Bord seiner Imoca direkt aus dem Südpolarmeer!

*Our Bavaria C42 has picked up still more awards. Having being crowned Yacht of the Year 2021 by French trade title "Voile Magazine", the attractive 42 also won the European Yacht of the Year award in its category. A nice compliment from France: none other than Vendée Globe sailor Arnaud Boissières congratulated us from aboard his Imoca directly from the Southern Ocean!*



## Alles was das Wassersportler Herz begehrt

Everything you need on board - from one source!

Keep your BAVARIA in its original condition  
[www.svb24.com/bavaria](http://www.svb24.com/bavaria)

## Damit Ihre Bavaria ein Original bleibt!

[www.svb.de/bavaria](http://www.svb.de/bavaria)

# WELTPREMIERE IN VENEDIG

WORLD PREMIERE IN VENICE



Die Bavaria C38 feierte vom 29.05. bis zum 06.06.2021 ihre Weltpremiere an der Bootmesse in Venedig. Was Covid in Düsseldorf vereitelt hatte, wurde in der Lagunenstadt gebührend gefeiert. Das Ausstellungsgelände im Arsenal von Venedig bot dafür einen tollen passenden Rahmen. Claudio Bacchelli von Albatros Rimini, Importeur Bavaria Yachts für Mittel- und Süditalien sowie Sizilien, segelte die Neue höchstpersönlich von Rimini an die Messe. Und er war mit der Performance mehr als zufrieden. "Die 38er segelt auch bei wenig Wind erstaunlich gut. Was mich jedoch überraschte, war die Leistung unter Motor. Bei 2'200 Touren liefen wir sieben Knoten! Das spricht für das gelungene Rumpfdesign von Cossutti."

*The Bavaria C38 celebrated its world premiere at the Venice Boat Show from 29.05. to 06.06. 2021. What Covid had thwarted in Düsseldorf was ultimately celebrated in the lagoon city. The exhibition grounds in Venice's Arsenal provided a truly wonderful setting for the event. Claudio Bacchelli of Albatros Rimini, importer of Bavaria Yachts for central and southern Italy and Sicily, sailed the new yacht from Rimini to the fair in person, being more than satisfied with the performance. "The 38 sails handle amazingly well even in light winds. What surprised me, however, was the performance under engine. At 2,200 revs, we were running seven knots! That speaks to Cossutti's successful hull design."*

## WEITERE MESSE DATEN MIT BAVARIA-PRÄSENZ

**Cannes Yachting Festival**  
Cannes  
7. bis 12. September 2021

**Southampton International Boat Show**  
Southampton  
10. bis 19. September 2021

**Salone Nautico Genova**  
Genua  
16. bis 21. September 2021

**Interboot**  
Friedrichshafen  
18. bis 26. September 2021



## OTHER TRADE FAIR DATES WITH A BAVARIA PRESENCE

**Cannes Yachting Festival**  
Cannes  
7 to 12 September 2021

**Southampton International Boat Show**  
Southampton  
10 to 19 September 2021

**Salone Nautico Genova**  
Genua  
16 to 21 September 2021

**Interboot**  
Friedrichshafen  
18 to 26 September 2021



Passion made  
BAVARIA  
C42

BAVARIA C38 BAVARIA C42 BAVARIA C45  
BAVARIA C50 BAVARIA C57



# WER NACH SCHWEDEN SEGELT ...

ANYONE SAILING TO SWEDEN...



...sollte diese großformatigen und großartigen Hafenfürer an Bord haben. Endlich ist Sommer, anscheinend, sogar hier im hohen Norden. Also ab in die schwedischen Schären! Nach einer netten und kompetenten Beratung beim Seekartenhändler Hansenaudio habe ich nun Sportbootkarten drei verschiedener Verlage an Bord. Ideal also, den praxisnahen Vergleichstest zu machen. Für die Anreise habe ich den **NV Kartenatlas Serie 2, Lübecker Bucht/ Bornholm** an Bord. Der hat auch den äußersten Südzügel Schwedens noch mit dabei, so in etwa von Malmö, gegenüber von Kopenhagen, bis kurz hinter Simrishamn – dort, wo die Hanö Bucht beginnt.

Dort hört jedoch auch die Abdeckung durch die NV Karten auf. Also habe ich von der Hanö Bucht den schwedischen Sportbootkartensatz „**Hanöbukten**“, der von Simrishamn bis kurz in den Kalmarsund hinein reicht. Schließlich, für den Fall, dass wir doch noch weiter nach Norden segeln wollen, habe ich noch den **Delius Klasing Sportbootkartensatz 11** an Bord, der ebenfalls die Hanö Bucht abdeckt, dann aber die Küste hinauf bis zur östlichen Einfahrt zum Göta Kanal reicht, einschließlich Öland und Gotland komplett.

## DIE KARTEN IM ERSTEN EINDRUCK

Die Vorteile des NV Atlas liegen im gut gemachten Atlasformat, es fliegen keine

einzelnen Kartenblätter herum, Der Atlas liegt auch aufgeschlagen flach auf dem Kartentisch so, dass man gut darin navigieren kann. Außerdem scheint er gute Übersegler- und viele Detailkarten zu haben, deckt dafür keinen so großen Bereich ab.

Die Vorteile des schwedischen Sportbootkartensatzes liegen vor allem in den äußerst detaillierten Karten. Die Ringbindung ist nicht so glücklich, navigieren kann man in diesen Karten nicht so gut, aber sie sind sowieso eher für die Küstenfahrt auf Sicht gemacht. Gewöhnungsbedürftig ist auch die Überlappung von einer Karte zur nächsten – ganz aufgeklappt sollte man diese Karten nicht benutzen, sondern immer nur ein Blatt auf einmal, alles andere würde sehr verwirren. So gut wie jeder Liegeplatz in den Schären wird hier gezeigt. Jeweils mit einer Karte, einem Luftbild und einer Beschreibung, letztere jedoch nur auf Schwedisch. Macht aber nichts, mit der Karte und dem Luftbild kommt man bestens hin und auch die Piktogramme der Serviceeinrichtungen sind quasi selbst-erklärend. Und es werden nicht nur Häfen gezeigt, sondern eben auch Anker- und Liegeplätze an und in den Schären, in Buchten und geschützten Durchfahrten. Mit diesen Hafenfürern holt man sich das geballte Insiderwissen an Bord, als wäre man selbst der beste Kenner des Revieres.

Der DK Sportbootkartensatz deckt mit Abstand das größte Gebiet ab und ist entsprechend umfangreich. Dies ist ein Loseblattwerk, wenn man diese Karten erst einmal durcheinander gebracht hat kann es etwas dauern, bis man die Übersicht zurück erobert hat. Vom Format her passen die einzelnen Karten jedoch optimal auf den halbwegs großen Navitisch an Bord.

## DIE SEEKARTE ZUM PLANEN

Das Beste kommt aber, wie immer, zum Schluss. Für die Törnplanung perfekt, weil dafür gemacht, sind die Lotsenkarten, die „Pilots“ aus dem NV Verlag. Großformatige Übersegler, in denen praktischerweise gleich viele Entfernungen in Seemeilen eingedruckt sind, ebenso wie monatliche Windrosen mit der statistischen Häufigkeit von Windrichtungen und -stärken sowie Oberflächenströmungen. Für die Ostsee gibt es den NV Pilot 1, der reicht von Kristiansand [Norwegen] bis Helsinki. Im Westen daran anschließend den NV Pilot 2 für Nordsee und Englischen Kanal inklusive England, den NV Pilot 5 für den Atlantik sowie drei weitere, die das Mittelmeer komplett abdecken.

[www.hansenaudio.de](http://www.hansenaudio.de)  
[www.literaturboot.de](http://www.literaturboot.de)

## ANYONE SAILING TO SWEDEN...

....should have these large-format and excellent harbour guides on board. Finally it's summer, apparently, even here in the far north. So it's off to the Swedish archipelago!

After a pleasant and informative consultation at the nautical chart dealer Hansenaudio, I now have sports boat charts from three different publishers on board. This was ideal for conducting a practical comparison test. For the journey I have the NV Chart Atlas Series 2, Lübeck Bay/Bornholm on board.

It also covers the southernmost tip of Sweden, roughly from Malmö, opposite Copenhagen, to just beyond Simrishamn – where Hanö Bay begins. There, however, the coverage by the NV maps also ends. And so I also have the "Hanöbukten" Swedish sport boat chart set from Hanö Bay, which goes from Simrishamn to just inside the Kalmar Sound. Finally, in case we want to sail further north, I have the Delius Klasing sport boat chart set 11 on board, which also covers Hanö Bay, but then goes up the coast to the eastern entrance to the Göta Canal, including Öland and Gotland in their entirety.

## FIRST IMPRESSION OF THE CHARTS

The advantages of the NV Atlas are the well-made atlas format, as there are no individual map sheets flying around. The atlas also lies flat on the chart table when opened, so that you can navigate while using it. In addition, it seems to me to have good track charts and many detailed charts, despite not covering such a large area. The main advantages of the Swedish sport boat chart set are the extremely detailed charts. The ring binding is not so practical, and you can't navigate too well using these charts, although to be fair they are intended more for coastal cruising on sight. The overlap from one chart to the next also takes some getting used to – you should not use these charts completely unfolded, but only one sheet at a time, as anything else would be very confusing. Just about every berth in the archipelago is shown here. Each with a map, an aerial photo and a description, the latter, however, only available in Swedish. But that doesn't matter, the map and aerial photo are easy to follow and the pictograms of the available service facilities are self explanatory. And not only harbours are shown, but also anchorages and moorings in and around the archipelago, and in bays

and sheltered passages. With these harbor guides you get the concentrated insider knowledge on board as if you yourself were a connoisseur of the area! The DK Sport Boat Chart Set covers by far the largest area and is correspondingly comprehensive. This is a loose-leaf book, so once you have these charts mixed up, it can take a while to get the overview back. In terms of format, however, the individual charts fit perfectly on the halfway large navigation table on board.

## THE NAUTICAL CHART FOR PLANNING

But, as always, the best comes last. The pilot charts, the "Pilots" from NV Verlag, are perfect for planning a trip being specifically intended for this purpose. Large-format charts feature a practical number of distances printed in nautical miles, as well as monthly wind rises with the statistical frequency of wind directions and strengths as well as surface currents. For the Baltic Sea, there is NV Pilot 1, which stretches from Kristiansand [Norway] to Helsinki. In the west, this is followed by NV Pilot 2 for the North Sea and the English Channel including England, NV Pilot 5 for the Atlantic and three others that completely cover the Mediterranean.



**YM** YACHTEN MELTL  
YACHTCENTRUM



Ihr Bavaria Händler  
in Süddeutschland

**Yachtagentur Josef Meltl GmbH**  
Chiemseestraße 65 · D-83233 Bernau

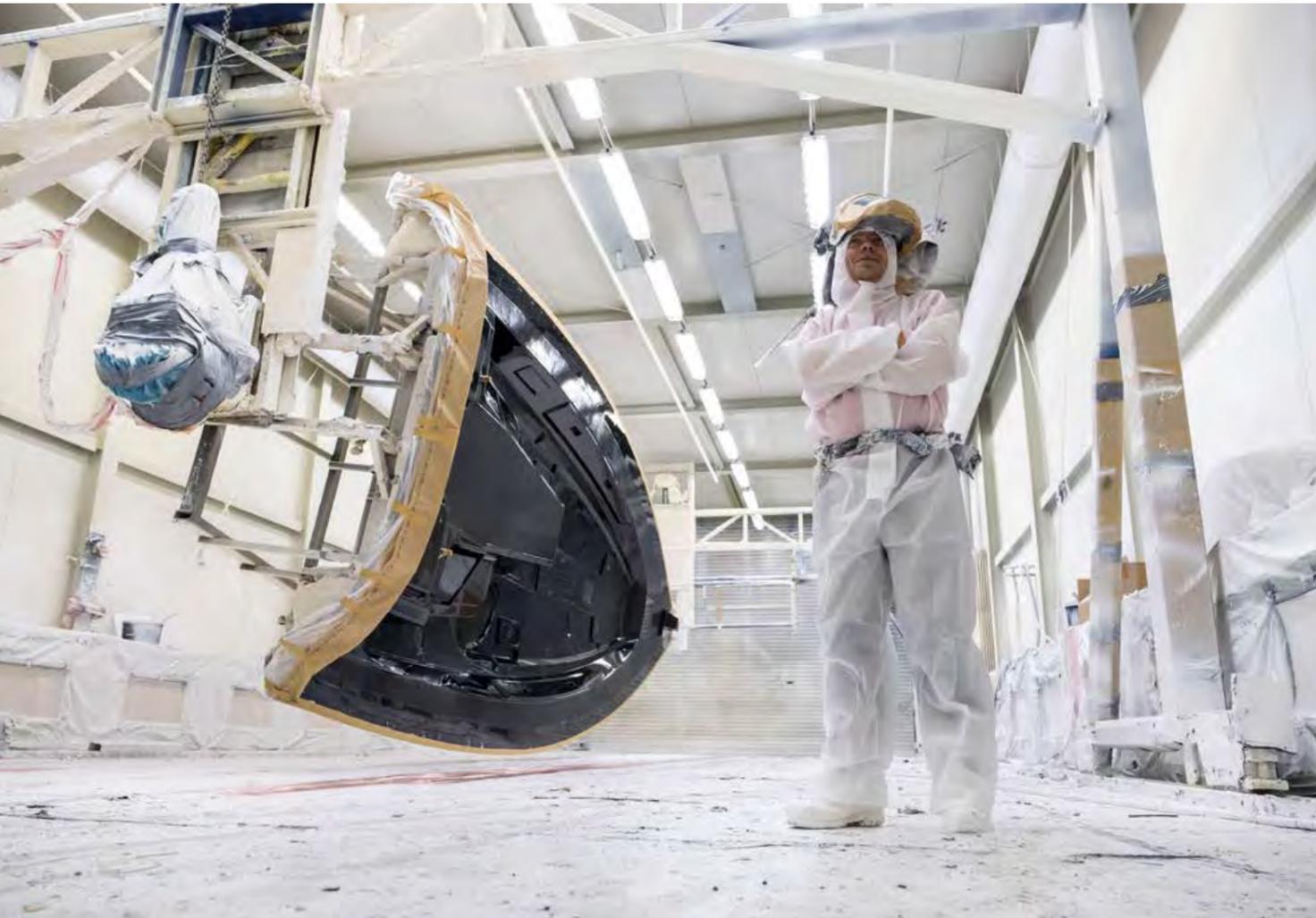
Tel. +49 8051 9655 30  
mail@yachten-meltl.de  
www.yachten-meltl.de

BAVARIA  
C-LINE

BAVARIA  
CRUISER LINE

BAVARIA  
VISION LINE





# SCHICHT UM SCHICHT

LAYER AFTER LAYER

Die „Geburt“ einer neuen Bavaria beginnt mit der Laminierung des Rumpfes und des Decks. Wie aber werden diese wichtigen Teile laminiert? Wir haben es uns erklären lassen, von Christopher Marschka, dem Bereichsleiter Laminierung und Vormontage. In seinem Bereich arbeiten um die 80 Mitarbeiter:innen, etliche davon sind schon sehr lange dabei und entsprechend erfahren. Wie wichtig das ist, lesen wir gleich.

Insgesamt gibt es drei große Teile – der Rumpf in einem Stück und das Deck in zwei Teilen. Einmal das eigentliche Deck und einmal ein Innenteil, hier in der Produktion „Himmel“ genannt. Beim Laminieren in der Form wird von außen nach innen gearbeitet. Zuerst wird das Gelcoat aufgebracht, die glänzende und harte Oberfläche des Rumpfes. Im Rumpf selbst kann das von einem modernen, CNC-gesteuerten Roboter erledigt werden. Denn hier haben wir, vor allem bei den Segelbooten, große und glatte Flächen ohne schwierige Ecken oder Kanten. Dreimal geht der Roboter mit der Gelcoat-Spritze durch den Rumpf, dann ist die Schicht 0,8 Millimeter stark. Zu diesem Zeitpunkt werden auch schon die farbigen Streifen in der Wasserlinie und am Rumpf angelegt. Anschließend muss diese Lage 1,5 Stunden lang trocknen.



Danach kommt einer der wichtigsten Schritte beim Laminieren: Das Aufbringen der ersten Lage Glasfasermatten. Diese, erklärt Christopher Marschka, sei mit entscheidend für die spätere Qualität einer Yacht. Denn dies ist die wichtige Barriere gegen eindringende Feuchtigkeit, hier darf es keine Fehler und keine Lufteinschlüsse geben. Ab hier wird übrigens ausschließlich per Hand weiter gearbeitet und diese erste Lage, so Marschka, werde nicht nur mit einem speziellen Harz verarbeitet, sondern auch nur von wirklichen Profis laminiert: „Das sind Mitarbeiter, die zum Teil schon 15 Jahre oder länger bei uns sind!“

Anschließend werden weitere Lagen Glasfasermatten mit Polyesterharz per Hand laminiert. Ebenso wird ein PVC Schaumkern für das Sandwichlaminat aufgeklebt und einlaminiert. Dies alles geschieht streng nach dem Laminatplan, in dem der gesamte Aufbau festgelegt ist, bis hin zu den Überlappungen der einzelnen Matten.



Zwischenzeitliche Trocknungszeiten werden überbrückt, indem das Laminiererteam von Boot zu Boot wechselt. Die Formen sind außerdem drehbar gelagert, so dass auch innerhalb einer Form, alternierend erst auf einer, später auf der anderen Seite laminiert wird.

Nach etwa zwei Tagen ist diese reine Laminierphase beendet. Nun kommt eine sehr anspruchsvolle Aufgabe: Das Einrichten und Verkleben der Bodengruppe. Das, so Bereichsleiter Marschka, ist Millimeterarbeit. Denn auf diese zentrale Verstärkung baut im nächsten Schritt der gesamte Ausbau auf – und das muss natürlich passen!

Bevor der fertig laminierte Rumpf aus der Form entfernt wird, kommt er zum Aushärten einige Stunden bei rund 50 Grad in die Temperkammer. Erst findet die Entformung statt. Die Ruderlager werden nun von unten in den Rumpf gepresst und geklebt, dann geht es auf einem Wagen in eine gigantische Fräse, wo Borddurchlässe, Fenster und andere Öffnungen ausgeschnitten werden. Damit wäre der Rumpf fertig für die Vormontage: Seeventile, Trimmklappen, Bugstrahler, bei Segelyachten auch die Motoren, werden hier eingebaut. An einigen Stellen innen wird die Oberfläche hier auch schon mit Topcoat versiegelt: „Es geht darum, die Qualität sicherzustellen“, sagt Christopher Marschka. So werden die Rümpfe und Decks an dieser Stelle bereits auf auf eventuelle Makel im Gelcoat-Finish kontrolliert. Hier sind diese viel einfacher und effektiver nachzubessern, als später am Band.

Das Laminieren der Decks ist wegen der komplexeren Formgebung sehr viel aufwändiger. Schon das Gelcoat muss per Hand aufgetragen werden, ein Roboter würde an den vielen engen Radien, Kanten, Schächten, Sülis scheitern. Stattdessen kommen hier geschulte Fachkräfte zum Einsatz, die das Gelcoat auch in den kleinsten Ecken in der großen Spritzkammer sauber lackieren

können. Zum späteren Laminieren werden besonders scharfe Ecken von innen rund gespachtelt. Damit ist ein Radius vorhanden um Lufteinschlüsse zu vermeiden. „Hier sind viele Kleinigkeiten und entscheidende Details zu beachten, die man einfach wissen muss. Dabei hilft es, dass wir Kollegen:innen mit viel Erfahrung haben“, erklärt Marschka.

Ein weiterer wichtiger Schritt, der sehr viel Präzision erfordert, ist das Verkleben von Deck und Himmel. Auch hier wird mit einer Toleranz von wenigen Millimetern gearbeitet. Auf den Decks werden dann im nächsten Arbeitsschritt schon alle Beschläge montiert: „Wir liefern zwei fertige Produkte ans Band, Rumpf und Deck. Die laufen dort parallel weiter, bis sie in der Montage Hochzeit feiern“, erklärt Christopher Marschka abschließend.



## THE LAMINATION

*The "birth" of a new Bavaria begins with the lamination of the hull and deck. But how exactly are these important parts laminated? We had it explained to us by Christopher Marschka, the head of the laminating and pre-assembly department. He employs about 80 people, many of whom have been with the company for a very long time and are therefore highly experienced. We are about to find out just how important that is.*

**T**here are three large parts in total - the hull in one piece and the deck in two. One is the actual deck and the other is an inner part, called the "sky" in production. When laminating in the mould, we work from the outside to the inside. First the gelcoat is applied, that is, the shiny, hard surface of the hull. In the fuselage itself, this can be done by a modern, CNC-controlled robot. Because here, especially with the sailboats, we are presented with large, smooth surfaces without difficult corners or edges. The robot goes through the hull three times with the gelcoat sprayer, making for a layer of 0.8 millimetres in thickness. At this point, the coloured stripes are already applied in the waterline and on the hull. This layer then has to dry for 1.5 hours.

Then comes one of the key steps in laminating: The application of the first layer of glass fibre mats. This, explains Christopher Marschka, is one of the decisive factors for the ultimate quality of a yacht. Because this forms the important barrier against moisture penetration, there must be no defects or air packets here. From this point incidentally, the work is done exclusively by hand, and this first layer, says Marschka, is not only processed with a special resin, but also only laminated by seasoned professionals: "These are employees who in some cases have been with us for 15 years or more."

Thereafter, further layers of glass fibre mats are laminated by hand with polyester resin. Likewise, a PVC foam core for the sandwich laminate is glued on and laminated in. This is all done strictly according to the laminate plan, which specifies the entire structure, right down to the overlaps of the individual mats. Intermediate drying times are bridged by switching the laminating team from boat to boat. The moulds are also rotatably mounted, such that even within a mould, laminating alternates first on one side and then the other.

After about two days, this pure laminating phase is completed. Now comes a particularly demanding task: setting up and gluing the base assembly. This, says division manager Marschka, is millimetric work.

Because in the next step, the entire interior is built on this central reinforcement - and of course it has to fit!

Before the laminated fuselage is removed from the mould, it is placed into the annealing chamber for a few hours at around 50 degrees to harden. First the demoulding takes place. The rudder bearings are now pressed and glued into the fuselage from below, then it goes on a trolley into a gigantic milling machine where board passages, windows and other openings are cut out. This would make the hull ready for pre-assembly: seacocks, trim tabs,



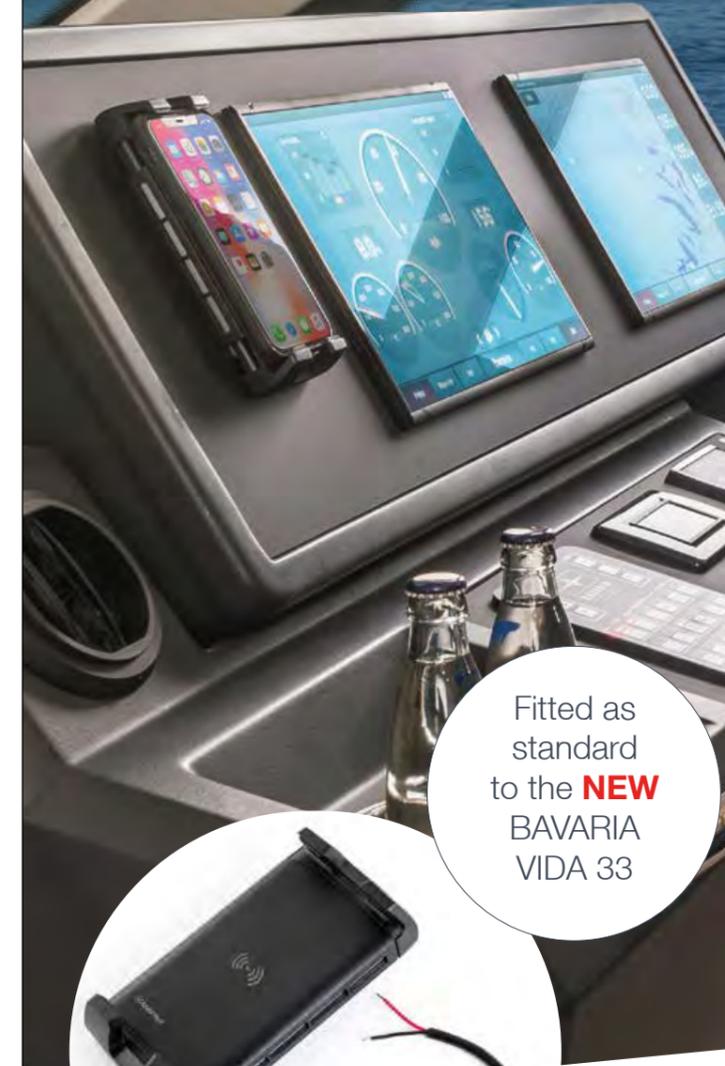
bow thrusters, and in the case of sailing yachts, the engines are also installed here. In some places on the inside, the surface is already sealed here with topcoat: "It's all about ensuring quality," says Christopher Marschka. And on the hulls and decks are already checked at this point for any blemishes in the gelcoat finish. These are much easier and more effective to touch up here than later on the assembly line.

The lamination of the decks is a much more involved process because of the more complex shape. Even the gelcoat has to be applied by hand; a robot would fail because of the many tight radii, edges, shafts and coamings. Instead, trained specialists are used here who can cleanly apply the gelcoat even in the smallest corners in the large spray chamber. For later lamination, sharp corners in particular are filled round from the inside. This provides a radius so as to avoid air pockets. "There are many little things and crucial details to consider here that you simply have to know. It helps that we have colleagues with a lot of experience," Marschka explains.

Another important step that requires considerable precision is the gluing of deck and canopy. Here, too, we work with a tolerance of a few millimetres. In the next step, all the fittings are mounted on the decks: "We deliver two finished products to the assembly line, the hull and the deck. They continue to run in parallel there until they celebrate their marriage in assembly," Christopher Marschka explains in conclusion.

**SCANSTRUT**

**12/24V  
Waterproof  
Wireless Phone  
Charging Mounts.**



Fitted as standard to the **NEW** BAVARIA VIDA 33



P/N: SC-CW-04E

- Mount & Charge
- IPX6 Waterproof
- 12/24V Input
- Qi Certified
- Instant Charging
- Charges Through Waterproof Phone Cases.

Available for your own boat from:



scanstrut.com/rokk-wireless

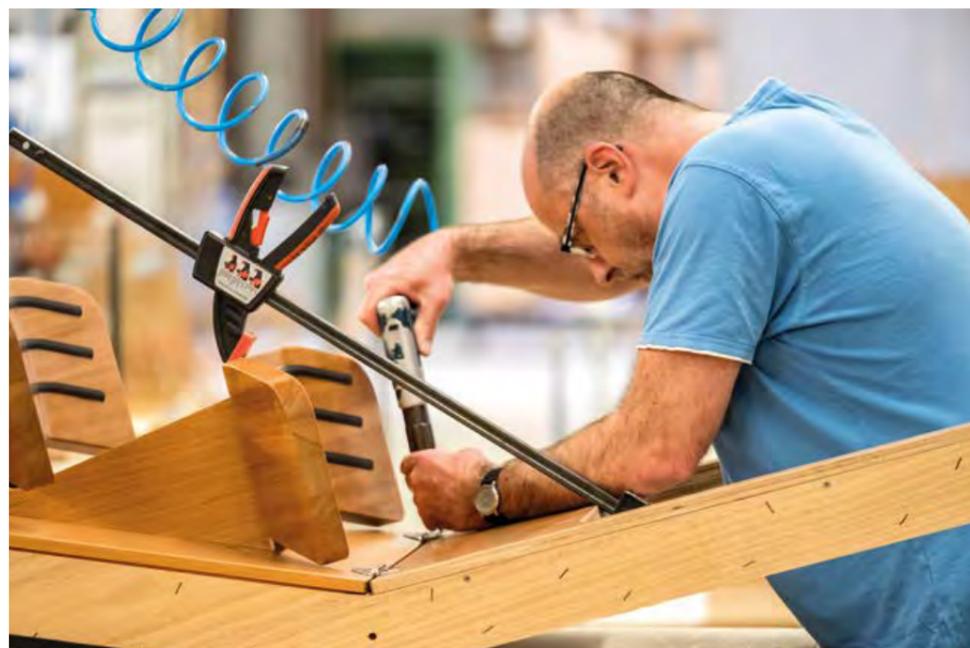
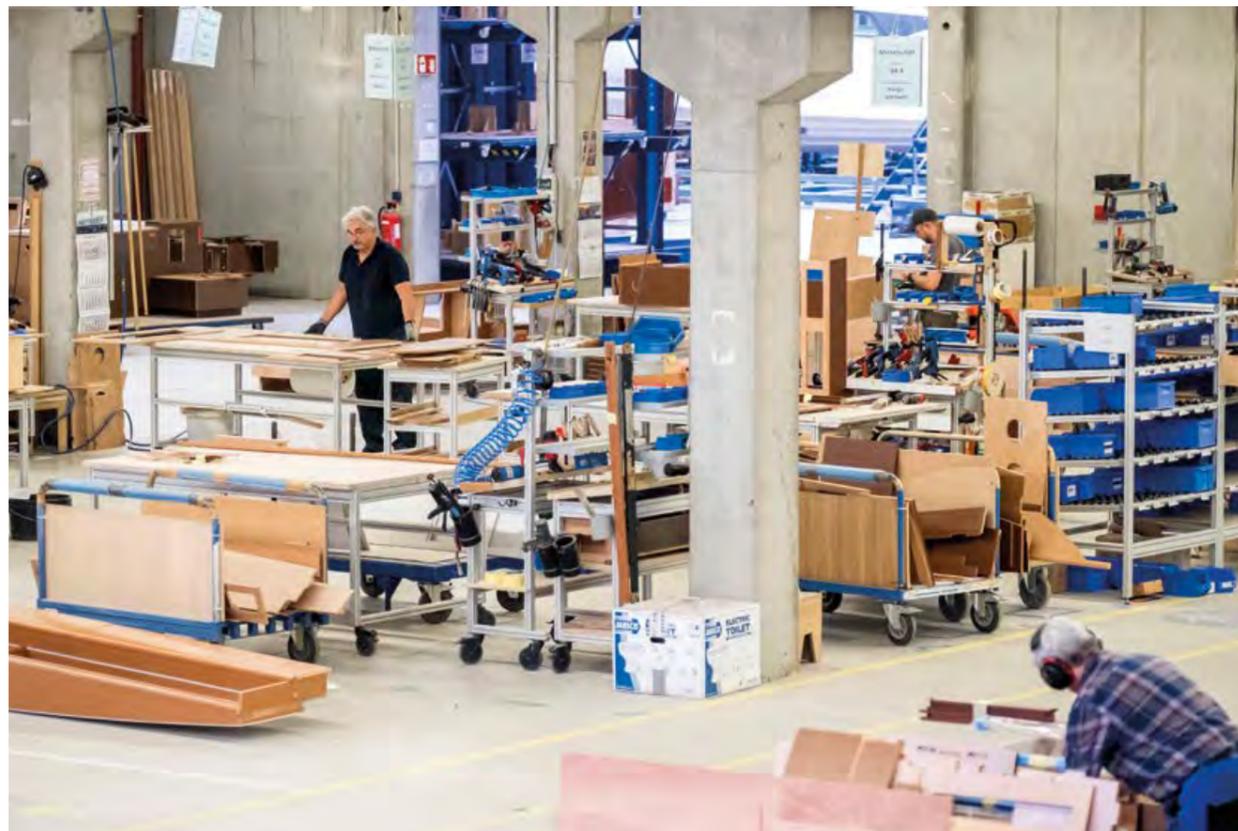
# HANDWERK TRIFFT HIGHTECH

*THE JOINERY: CRAFTSMANSHIP  
MEETS HIGH-TECH*

---

Dies ist Möbelbau der besonderen Art. Denn hier werden nicht einzelne Schränke gebaut, sondern ganze Einrichtungsmodule – eine komplette Pantry, ein voll ausgerüstetes Bad, und so weiter. Und das alles muss dann millimetergenau passen, wenn diese Module später in die Yachtrümpfe gekrant und dort festlaminiert werden.





Die Schreinerei der Bavaria-Werft ist beeindruckende 3020 Quadratmeter groß, 56 Profis arbeiten dort. Unterstützt werden sie von Hightech-Maschinen wie vier großen CNC-Fräsmaschinen, auf denen die einzelnen Teile aus den Holzplatten passgenau ausgeschnitten werden. Weiterhin wird hier mit zwei Format-Kreissägen, einer Kantenleim-Maschine und einer Lackstraße gearbeitet.

Der Ablauf beim Bau dieser Möbelmodule ist eigentlich relativ einfach. Aus den Holzplatten werden die Teile gefräst, dann werden die Kanten mit Vollholzleisten beklebt, danach wird alles lackiert und schließlich zusammengebaut. Das alles passiert an insgesamt vier Montagelinien innerhalb der Schreinerei.

Ist das Modul fertig gebaut, werden noch Klappen und Türen montiert. Abschließend wird das ganze Bauteil mit Möbelschutz-Beklebung versehen, dann geht es auch schon zum Band, an dem die Schiffe montiert werden.

Die größte Herausforderung für die Möbelbauer in der Schreinerei ist es, die Maßgenauigkeit einzuhalten. Und eine konstante Qualität, wozu natürlich auch gehört, dass beispielsweise die Laufrichtung der Maserung abgestimmt und einhalten wird. Vor allem aber muss es am Schluss passen! Im Schiff wird das Modul dann mit Winkellaminat am Rumpf festlaminiert.

Doch bevor es soweit ist, braucht es noch reichlich Handarbeit in der Schreinerei. Das Zusammenbauen erfolgt von Hand, das Einpassen der Schapps und Schranktüren und das Anbringen der

Beschläge, und wo nötig auch schon Kabel oder Schläuche verlegen. Jedes Einrichtungsmodul wird hier, außerhalb des Schiffes, schon so weit wie nur irgend möglich fertig gebaut. Also inklusive Waschbecken und Armaturen, Lampen und Elektrik.

Langweilig wird es hier daher nicht, bestätigen die Teamleiter Michael Walter und André Reis. Immerhin werden hier drei Module am Tag gebaut, pro Woche müssen 16 Boote komplett mit Einrichtung versorgt werden. Jedes Schiff hat, je nach Typ und Größe, sechs bis zehn solcher Einrichtungsmodule. Und um es interessanter zu machen, ist natürlich jedes Schiff unterschiedlich. Die Eigner haben bei der Bestellung die Wahl: 14 verschiedene Holzarten stehen alleine zur Auswahl, dazu dann natürlich auch das Material der Arbeitsflächen oder Polsterstoffe.

Das alles würde ohne präzise Planung nicht funktionieren. Der Produktionsplan für die gesamte Werft gibt vor, welche Module wann und wie gebaut werden: Welches Boot, welche Kabine, welche Holzart, welche Optionen. Bereichsleiter Michael Werdler erklärt, warum trotz, oder gerade wegen, einer komplexen Bauweise eine solche moderne Serienfertigung von großem Vorteil ist: „Es geht darum, die Qualität replizierbar zu machen. Denn die soll ja immer gleichbleibend hoch sein. Daher lassen wir auch die Mitarbeiter zwischen den einzelnen Stationen immer mal wechseln, denn auch die Abläufe sollen für alle nachvollziehbar sein. Und jeder soll an jeder Stelle arbeiten können, wir brauchen keine Spezialisten für Küchen oder für Salons oder was auch immer. Einfach nur gute Schreiner.“

## THE JOINERY: CRAFTSMANSHIP MEETS HIGH-TECH

*This is furniture construction of a special kind. Because it's not individual cabinets that are built here, but rather, entire furnishing modules - a complete galley, a fully-equipped bathroom, and so on. And all this has to fit with millimetric precision when these modules are later craned into the yacht hulls and laminated into place there.*

*The carpentry workshop at the Bavaria shipyard is an impressive 3,020 square metres in area, in which 56 professionals work. They are supported by high-tech machines such as four large CNC milling machines, on which the individual parts are cut out of the wooden panels to fit precisely. Furthermore, they work with two circular saws, an edge gluing machine and a lacquering line. The process of building these furniture modules sounds relatively simple. The parts are milled from the wooden boards, whereupon the edges are glued with solid wood strips, before everything is lacquered and finally assembled. All this happens on a total of four assembly lines within the joinery.*



*When the module is finished, locker flaps and doors are mounted. Finally, the entire component is covered with furniture protection, before it goes to the main conveyor belt where the ships are assembled.*

*The principle challenge for the furniture makers in the joinery is to maintain dimensional accuracy. And all to consistent quality level, which of course also means that the direction of the grain, for example, is coordinated and adhered to. But above all, it all has to fit in the end! In the boat, the module is laminated to the hull with angular laminate.*

*But before it is ready, there is still much manual work to be done in the carpenter's workshop. The assembly is done by hand, which includes the fitting of cupboards, cupboard doors and other fittings, and where necessary, the laying of cables or hoses. Every furnishing module is completed here, outside the boat, as far as possible.*

*This includes washbasins and fittings as well as lamps and electrics.*



There's never a dull day here, confirm team leaders Michael Walter and André Reis. After all, three modules are built each day, and 16 boats have to be fully equipped every week. Depending on the type and size, each boat has six to ten such furnishing modules. And to make it more interesting, each is of course different. The owners have a choice when ordering: 14 different types of wood alone are available, plus a choice of material for work surfaces or upholstery fabrics.

None of this would work without precise planning. The production plan for the entire shipyard specifies which modules are built when and how: Which boat, which cabin, which type of wood, and with which options. Division Manager Michael Werdler explains why this modern series production is of great advantage: "It's about making the quality replicable. After all, it must always be consistently high. That's why we also let the employees change between the individual stations from time to time, because the processes should also be comprehensible for everyone. And everyone should be able to work at any part of the process, because we don't need specialists for kitchens, salons, or whatever. Just good carpenters."

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



## DISCOVER THE ULTIMATE OFFSHORE SAILING SYSTEM

For bluewater, cruiser racers or occasional offshore sailors, you need a system that is going to keep you safe, and give you the right information at the right time. Accuracy and reliability is key. B&G have the perfect offshore cruising system with Zeus™ 3S, Triton™ 2, HALO® Radar, WS320™ and VHF. Which, combined with our renowned sailing features give you the confidence to travel further, safe in the knowledge that your system won't let you down when you need it most.

**B&G**<sup>®</sup>  
www.bandg.com

# BOOTSBAU AM BAND

## BOAT BUILDING ON THE ASSEMBLY LINE

Bavaria Yachts ist seit seiner Gründung bekannt für eine effiziente Fertigung von Yachten. Seit September vergangenen Jahres hat man bei Bavaria Yachts diese Philosophie von intelligenter und effektiver Organisation noch mal auf ein neues Niveau gehoben: Mit einem Verfahren, das in der Industrie auch als „Wertstromorganisation“ bekannt ist, wie Karsten Danker, Bereichsleiter für die Segelyachten, erklärt.

Die Boote kommen als mehr oder weniger leere Rümpfe aus der Laminierung, erklärt Danker. Vormontiert sind, bei den Segelyachten, bereits die Motoren und vor allem das „Rückgrat“, eine große, stabile Bodengruppe, die das Schiff versteift und die Basis bildet für den weiteren Ausbau, der nun an den Bändern erfolgt. Ebenso sind die Rümpfe und Decks bereits durch die gigantische CNC-Fräse gekommen, in der alle Rumpfoffnungen geschnitten wurden: Borddurchlässe, Fenster und Luken.

Nun durchläuft jedes Schiff weitere Stationen: Station Eins, Verkabelung. Oder Station Zwei, Einbau der Möbelmodule – die ja bereits fertig von der Schreinerei an die Station ans Band geliefert werden –, Station Drei, Festlaminieren der Module, und so weiter. Alles läuft gründlich geplant, wie ein Schweizer Uhrwerk. Denn in der Planung liegt eben der Schlüssel zum Erfolg. Da ja alle Boote nur auf Bestellung gebaut werden und keines ganz genau

so ausgestattet und ausgerüstet ist wie ein anderes, müssen die Bauslots sehr sorgfältig vergeben werden, abhängig von Bestellung, Bootstyp und Ausstattung. Keine leichte Aufgabe für Christina Issing, die in der Betriebsorganisation für die Abläufe verantwortlich ist.



Auf jeder Station am Band arbeitet ein eingespieltes Team. Arbeitsblätter, die den Standardablauf festhalten, sorgen für Klarheit und erleichtern den Einstieg für neue Mitarbeiter. Insgesamt gibt es bei Bavaria Yachts vier Bänder, wobei Band Nummer Vier für die „Exoten“ reserviert ist. Das sind die großen Motoryachten, die nicht ganz in die Serienfertigung passen, erklärt Andre Kirchner, Bereichsleiter Motorboot.

Die anderen Bänder haben jeweils etwa 30 Stationen, wo sich jedes Boot zirka einen Tag aufhält, bevor es zum nächsten Schritt geht. Am Band 1 werden die Segelyachten von 45 bis 57 Fuß gebaut, hier verbleibt jedes Boot 1,2 Tage pro Station und jede Woche verlassen hier vier Boote das Band. Am Band 2 sind die Segelyachten von 34 bis 42 Fuß mit 0,8 Tagen pro Station und sechs Booten pro Woche und am Band 3 die Motorboote bis 40 Fuß, 0,7 Tage pro Station und fünf Boote die Woche. Es dauert im Schnitt also um die sechs Wochen, bis ein Boot am Band fertig ist. Hinzu



kommen die Laminierung vorher und die Endausrüstung vor der Auslieferung. Die „Hochzeit“, also das Verbinden von Rumpf und Deck, erfolgt kurz vor der Station 13 und die Kielmontage bei den Segelyachten im letzten Drittel. Beides sind wichtige Meilensteine in der Genesis eines jeden Bootes.

Die Vorteile dieser modernen Art der Produktion sind überzeugend. Kurze Wege, schnelle Entscheidungen im Team und eine schlanke Organisation sorgen für

beste Effizienz bei gleichzeitig hoher Wirtschaftlichkeit, was vor allem zum Vorteil der Kunden gereicht.

Gründliches Planen im Vorfeld muss man ganz besonders bei der Einführung neuer Bootstypen. Üblicherweise werden die ersten ein oder auch zwei Yachten als Prototypen gebaut, möglichst schon innerhalb der festgelegten Zeiten der Teams am Band. So stellt man ganz schnell fest, ob die Bandfertigung so möglich ist und ob die Taktung stimmt. Spezielle Industrie-

techniker sorgen in dieser Phase die Neuentwicklungen für die Produktion fit zu machen. Wenn das gelungen ist, geht es dann spätestens ab Rumpf drei in die Serienfertigung.

Ein faszinierender Prozess, bei dem alles reibungslos ineinandergreift. Oder anders gesagt: Wie bei einer Regattacrew im Rennen: Jede/r hat beim Segeln eine ganz eigene Aufgabe und jede/r weiß, was zu tun ist – dann gelingen alle Manöver und ein perfektes Ergebnis ist garantiert.



## BOAT BUILDING ON THE ASSEMBLY LINE

Since its foundation, Bavaria Yachts has been known for its efficient production of yachts. Since September last year, Bavaria Yachts has taken this philosophy of intelligent and effective organization to a new level: With a process that is also known in the industry as "value stream organization", as Karsten Danker, division manager for the sailing yachts, explains.

The boats come out of the lamination as more or less empty hulls, Danker explains. In the case of the sailing yachts, the engines and, above all, the "backbone", a large, stable floor assembly that stiffens the boat and is the basis for further construction, which now takes place on the assembly lines, are already pre-assembled. Likewise, the hulls and decks have already come through the gigantic CNC milling machine where all the hull openings have been cut: Board

passages, windows and hatches. Now each boat goes through further stations: Station One, wiring. Or station two, installation of the furniture modules - which are already delivered to the assembly line from the carpentry workshop - station three, lamination of the modules, and so on. Everything is thoroughly planned, like Swiss clockwork. Because planning is the key to success. Since all boats are only built to order and no two are exactly the same, the construction slots have to be allocated very carefully, depending on the

order, the type of boat and the equipment. No easy task for Christina Issing, who is responsible for the processes within the company organization.

A well-rehearsed team works at every station on the line. Worksheets that record the standard procedure ensure clarity and make it easier for new employees to get started. There are a total of four belts at Bavaria Yachts, with belt number four reserved for the "exotics". These are the large motor yachts that don't quite fit into series production, explains Andre Kirchner, head of the motorboat division.

The other belts each have about 30 stations, where each boat spends about a day before moving on to the next step. Sailing yachts from 45 to 57 feet are built on line 1, where each boat stays for 1.2 days per station and four boats leave the line every week. On belt 2 are the sailing yachts from 34 to 42 feet in length with 0.8 days per station, with six boats per week, and on belt 3 the motorboats of up to 40 feet in length spend 0.7 days per station with five boats per week. So on average it takes around six weeks for a boat to be finished on the line. To that are added the lamination process beforehand and the final finishing before delivery.



The "marriage", i.e. the joining of hull and deck, takes place shortly before station 13 and the keel assembly for the sailing yachts in the last third. Both are important milestones in the genesis of any boat. The advantages of this modern mode of production are convincing. Short distances, quick decisions within the team and a lean organization ensure the best efficiency with a high degree of cost-effectiveness, which is above all to the customer's advantage.

Thorough planning is required in advance, especially when introducing new boat types. Usually, the first one or two yachts are built as prototypes, if possible already within the set times of the teams on the

production line. In this way, it is quickly determined whether assembly line production is possible, and whether the timing is right. In this phase, specialized industrial technicians make sure that the new developments are ready for production. Once this has been achieved, series production starts from fuselage three at the latest. It's a fascinating process in which everything interlocks smoothly. Or to put it another way: like a regatta crew in a race: Everyone has their own task when sailing and everyone knows what to do - then all manoeuvres succeed and a perfect result is guaranteed.





## BAVARIA-TIME



Immer pünktlich mit der BAVARIA YACHTS Armbanduhr! Die Uhr überzeugt mit ihrem navy-farbigen Ziffernblatt inklusive Bavaria-Logo, silbernen Komponenten und einem hellbraunen Lederarmband. Das zeitlose Design – ganz im nautischen Stil – rundet die Armbanduhr ab und macht sie zu einem echten Hingucker für das nächste Dinner an Land. EUR 58,78

*Always on time with the BAVARIA YACHTS watch! The watch impresses with its navy-coloured dial including the Bavaria logo, silver components and a light brown leather strap. The timeless design – completely in nautical style – rounds off the wristwatch and makes it a real eye-catcher for the next dinner on land. EUR 58,78*

## KEEP COOL

Einen kühlen Kopf bewahren mit der BAVARIA YACHTS Cap von GILL. Die sehr leichte und atmungsaktive Cap verfügt über einen UV-Schutzfaktor von 50+ und einen integrierten Cap-Catcher. Perfekt für sonnige Tage auf dem Wasser. EUR 26,85



*Keep a cool head with the BAVARIA YACHTS cap by GILL. The very light and breathable cap has a UV protection factor of 50+ and an integrated cap catcher. Perfect for sunny days on the water. EUR 26,85*

Erhältlich im SBV-Onlineshop.  
Exkl. MwSt, excl. Versandkosten.  
**www.sbv.de**

*Available at the SBV Onlineshop.  
Excl. VAT, excl. shipping costs.  
**www.sbv.de***

## BOATPARK APP

# MEIN LIEGEPLATZ? DEIN LIEGEPLATZ? UNSER LIEGEPLATZ!

MY BERTH? YOUR BERTH? OUR BERTH!

Haben Sie sich auch schon geärgert, dass Sie auf Törn sind und keinen Gästeplatz im Hafen finden konnten? Nutzen Sie die kostenlose Boatpark-App und geben Sie Ihren Liegeplatz mit einem Wisch für andere frei! Finden, buchen und bezahlen Sie den nächsten, passenden Gästeplatz mit ein paar Klicks und genießen Sie die schönste Zeit an Bord!

Das Konzept von Boatpark beruht darauf, dass Häfen ihre Gästeplätze über die App anbieten und Dauermieter ihre Abwesenheiten angeben, damit die Häfen diese Plätze temporär weitervermieten können. Die Liegeplätze können in wenigen Schritten selber erfasst und mit einem Wisch in der App als frei gemeldet werden.

Dauermieter können dank Angabe der freien Zeiten ihrer Liegeplätze mehr Kapazität im Hafen schaffen und erhalten dafür eine Provision. Die Häfen profitieren von der Abwesenheits-Information und vermieten diese Plätze zusätzlich. Nach Wahl bestätigt die App Reservationsanfragen automatisch oder erst nach Bestätigung durch den Hafenmeister.

Die App und der Service ist für alle Beteiligten kostenlos und wird einzig über eine 10% Provision für ausgeführte Reservationsanfragen finanziert, welche dem Hafen abgezogen wird. Die Kreditkartengebühr ist dabei bereits eingeschlossen und es steht dem Hafen frei, die Gebühr auf den Preis zu schlagen.

Also gleich Platz in der App erfassen und Ihren Hafen informieren, damit dieser Ihre Abwesenheiten sehen kann. Für Häfen richtet Boatpark alles kostenlos ein, und das innert Tagesfrist. Mehr Infos unter:

**www.boatpark.app**

*Have you ever been annoyed on a cruise when unable to find a guest berth at the harbour? Use the free Boatpark app and share your berth with others with one swipe! Find, book and pay for the next suitable guest berth with just a few clicks and enjoy the best time on board!*

*The concept of Boatpark is based on the fact that marinas offer their guest berths via the app, whereby permanent tenants indicate their absence so that the marinas can temporarily sublet those berths. The berths can be entered in just a few steps and reported as free with a swipe in the app. Permanent tenants can create greater capacity in the marina thanks to the indication of the free times of their berths, and receive a commission for this. The marinas benefit from the information about the absence, and additionally rent out these berths. By choice of the marina, the app confirms reservation requests automatically, or else only upon confirmation by the harbour master.*

*The app and service are free of charge for all parties involved and are financed solely by a 10% commission for completed reservations, which is deducted from the marina. The credit card fee is already included and the marina is free to add the fee to the price.*

*So register your berth in the app right away and inform your marina so that they know your absences. For marinas, Boatpark sets up everything for free, and within a day. More info at:*

**www.boatpark.app**



ORIS AQUISPOR DATE CAL 400

## TIEFER TAUCHEN

DIVE DEEPER



Die neue innovative Segelbekleidung hat Oris' professionelle Taucheruhr AquisPro Date ist der neuste Zeitmesser mit dem Oris-Inhouse-Uhrwerk Calibre 400. Mit erhöhtem Magnetschutz, der sogar den Chronometerstandard übertrifft, fünftägiger Gangreserve und 10 Jahren Garantie setzt sie einen neuen Standard für automatische Swiss-Made-Uhrwerke.

Die hochtechnische, für Berufstaucher konzipierte Profiuhr wird z.B. von Tauchern gewählt, die in heliumangereicherter Atmosphäre hunderte Meter unter der Wasseroberfläche komplexe technische Arbeiten ausführen. Zur Sonderausstattung gehört das von Oris patentierte Rotation Safety System, kurz RSS. Diese von professionellen Tauchern angeregte Oris-Exklusivität erlaubt es dem Träger, die unidirektionale Drehlunette zu verriegeln. Unter Wasser lässt sich so die verbleibende Tauchzeit eindeutig ablesen. Die überdimensionierte Gummiriffelung macht die Bedienung sogar mit Handschuhen zum Kinderspiel. Die gelb-weiße, in die kratzfesteste Oberfläche aus Keramik gravierte Minutenskala ist in der Dunkelheit hervorragend ablesbar.

[www.oris.com](http://www.oris.com)

*The new innovative sailing clothing is entirely dedicated to the sea. All collection Oris' professional diving watch AquisPro Date FEELS LIKE SOMETHING'S MISSING HERE is the latest timepiece to feature the Oris in-house Calibre 400 movement. With enhanced magnetic protection that even exceeds the chronometer standard, a five-day power reserve and a 10-year warranty, it sets a new standard for automatic Swiss Made movements.*

*Designed for professional divers, this highly technical professional watch is preferred, for example, by divers who carry out complex technical work hundreds of metres below the surface in a helium-enriched atmosphere. Special features include the Oris patented Rotation Safety System, or RSS for short. This Oris exclusive, inspired by professional divers, allows the wearer to lock the unidirectional rotating bezel. Underwater, this allows the remaining dive time to be clearly read. The oversized rubber fluting makes operation child's play even when wearing gloves. The yellow-and-white minute scale engraved in the scratch-resistant ceramic surface is eminently readable in the dark.*



**BAVARIA life erscheint mehrfach im Jahr. Gerne schicken wir die nächste Ausgabe kostenlos zu.**

**Einfach eine Mail an:**

**[bavarialive@bavariayachts.com](mailto:bavarialive@bavariayachts.com)**

**BAVARIA life issues several times a year. Subscribe free for the next edition.**

**Just send a mail to:**

**[bavarialive@bavariayachts.com](mailto:bavarialive@bavariayachts.com)**

## IMPRESSUM BAVARIA life

Das Magazin für Bavaria Yachteigner und Freunde. Erscheint vierteljährlich.  
The magazine for Bavaria owners and friends. Published four times a year.

### Herausgeber/Editor

BAVARIA YACHTS GmbH  
Bavariastraße 1, DE-97232 Giebelstadt, Deutschland/Germany  
[www.bavariayachts.com](http://www.bavariayachts.com)

### Verlag/Publisher

Fullwave GmbH, CH-4052 Basel, Schweiz/Switzerland  
[www.fullwave.ch](http://www.fullwave.ch)

### Chefredaktion/Executive Editor

Detlef Jens

### Mitarbeiter/Contributing Editors

Serena Götzner, Marcus Schlichting, Stefan Detjen

### Gestaltung/Artwork

Fullfactory GmbH, CH-6862 Rancate, Schweiz/Switzerland  
[www.fullfactory.ch](http://www.fullfactory.ch)

### Titelbild/Cover

Bavaria Yachts

### Druck/Print

F & W Druck- und Mediencenter GmbH, 83361 Kienberg  
[www.fw-medien.de](http://www.fw-medien.de)

### Anzeigen/Advertising

Fullwave Publishing GmbH, CH-4052 Basel, Schweiz/Switzerland  
Tel.: +41 91 604 66 59, Mobil: + 41 79 379 23 46  
[anzeigen@fullwave.ch](mailto:anzeigen@fullwave.ch)



Als Familienunternehmen gehört NAUTI SATTLER aus Singen am Bodensee seit Jahren zu den führenden Bootssattlereien in Europa. 60 Angestellte arbeiten für unsere Kunden – Bootseigner, Händler, Charterunternehmen und als Systempartner für namhafte Werften. Das Produkt- und Leistungsspektrum umfasst textiles Bootszubehör wie Verdecke, Sprayhoods, Bimini tops, Persenninge sowie Außen- und Innenpolster. Die Produktion erfolgt vom ersten „Schablonenstrich“ bis zur Montage unter Einsatz modernster Technologien bei uns im Haus. Neben der Umsetzung individueller Kundenwünsche liegt unser Augenmerk auf einer permanenten Neu- und Weiterentwicklung des Angebotes. Darüber hinaus bieten wir ein umfangreiches Zubehör- und Ersatzteilprogramm für die Boote und Yachten namhafter Hersteller an.

*The family run enterprise NAUTI SATTLER has been among Europe's leading boat upholsterers for many years. 60 employees create the products for our clients – private boat owners, dealers, charter companies and as a partner for notable ship yards. Our products and services include textile boat equipment such as boat covers, sprayhoods, bimini tops and other covers as well as exterior and interior upholstery. All the products are created in-house. From the very first design to the final assembly we utilizing up to date, cutting edge production technologies. Not only do we specialize in the realisations of the individual wishes of our customers, but also in the permanent optimization and new development of products. We offer a comprehensive range of equipment and spare parts for the yachts of numerous well known brands.*

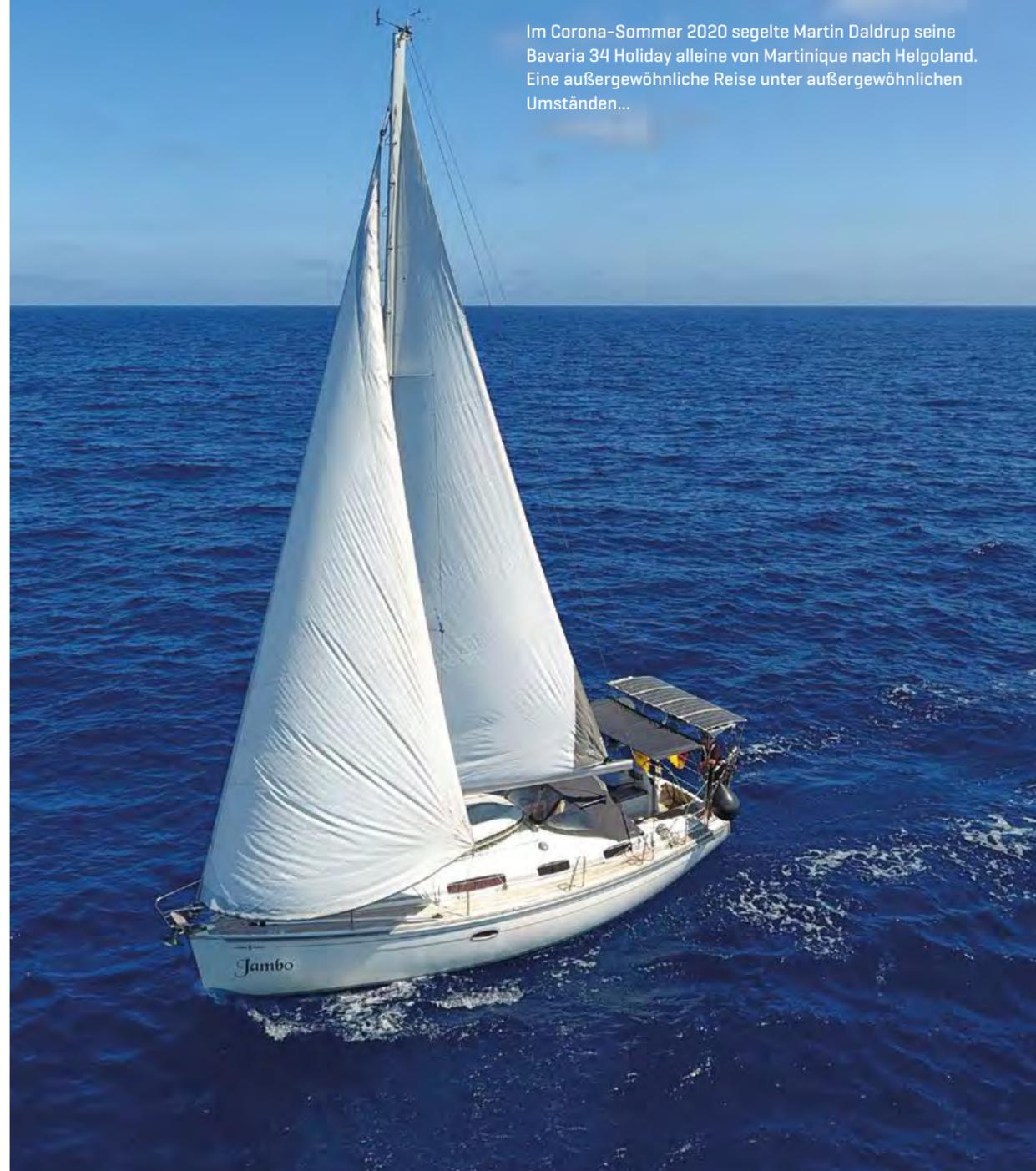
NAUTI SATTLER e.K.  
Im Haselbusch 9-13  
D-78224 Singen  
Tel. +49(0)7731/91228-0  
Fax +49(0)7731/91228-88  
[info@nauti.de](mailto:info@nauti.de)

**nauti.de**

# ATLANTIK DIAGONAL

## ATLANTIC DIAGONAL

Im Corona-Sommer 2020 segelte Martin Daldrup seine Bavaria 34 Holiday alleine von Martinique nach Helgoland. Eine außergewöhnliche Reise unter außergewöhnlichen Umständen...



**W**as für eine Tour. 5130 Seemeilen, von Martinique um Schottland herum nach Helgoland. Alleine. 42 Tage hat Martin Daldrup dafür benötigt – eine Reise, die eigentlich so gar nicht geplant gewesen war, dann aber wegen der durch Corona bedingten Umstände so gesegelt werden musste. Das Schiff: Eine Bavaria 34 Holiday aus dem Jahre 2008. Und ihr Skipper und Eigner hat die lange Reise ganz offenbar genossen: „Um 11:30 Uhr habe ich heute die Leinen im Südhafen von Helgoland festgemacht und dabei meinen bisher längsten Schlag erfolgreich beendet. Die Fahrt ist über weite Strecken ein seglerischer Hochgenuss, immer eine navigatorische Herausforderung und in den hohen Breiten des Atlantiks manchmal auch ein wenig hart gewesen.“

Als Martin im Jahr 2013 seine Bavaria 34, Jambo, kaufte, hatte er noch keine Blauwasserambitionen: „Die Wahl ist auf sie gefallen, weil sie viele Ausstattungsmerkmale hatte, auf die wir damals Wert gelegt haben: Rollgroßsegel für den Anfänger, eine in den Niederlanden unerlässliche Dieselheizung, ein integrierter Autopilot, der direkt auf den Ruderquadranten wirkt, sowie ein Heiß- und Kaltwasserkreislauf.“ Erst später wurde das Boot mehr und mehr ausgerüstet, je länger die Fahrten damit wurden. „Ein AIS-Transponder ist nach unserem ersten Törn durch den englischen Kanal hinzugekommen. Danach gab es viele Dinge wie Dinghi, Außenborder, neue Batterien, EPIRB, Spibaum zum Ausbaumen der Vorsegel, Rettungsinsel, Spannungswandler [12 V auf 220 V] und so weiter. Das sind alles Ausrüstungsgegenstände, die wir schon vor Jahren für die längeren Fahrten benötigten, wie zum Beispiel nach Nordspanien.“

Im Frühling 2019 gab es dann den großen Umbau der Jambo, um sie fit zu machen für die Fahrt zu den Kanaren und darüber hinaus. Ich habe das alte Navigationssystem gegen ein modernes System ausgetauscht, einen Geräteträger und ein Bimini gebaut. Zusätzlich hat die Jambo Solarpaneele [480 Wp] bekommen, damit

die Energieversorgung auf Langfahrt autarker ist und zumindest teilweise auch unabhängig von Diesel und Benzin. Ansonsten wird Strom unterwegs auch mit der Maschine oder einem kleinen Benzingenerator produziert.“

Jedenfalls haben sich Schiff und Ausrüstung auf diesen zwei Atlantiküberquerungen bestens bewährt. Auf der langen Rücktour gab es im Gebiet von Bermuda gleich etwas viel Wind, ansonsten jedoch geriet die Atlantiküberquerung eher zu einem Slalom zwischen Hochdruckbedingter Flautenzonen. Da Martin nicht vorhatte, tagelang durch ausgedehnte Flauten zu motoren, musste er immer weiter nach Norden und fand sich schon fast in Neufundland wieder, bevor er endlich auf den ersehnten Ostkurs gehen konnte: „Im kalten Labradorstrom und in dichtem Nebel, vor Kälte zitternd ändere ich die Segelstellung und kann endlich auf östlichen Kurs gehen, um mich dem Hoch zu stellen, welches mittlerweile im Osten in nördliche Richtung zieht. Nach so vielen Tagen, fern ab vom Kurs und fast in Neufundland, ist dies der Wendepunkt und für mich wohl der tiefgreifendste Moment der ganzen Fahrt“, schreibt er in seinem sehr lesenswerten Blog.



auf Landgängen neue Buchten, Städte oder Inseln anschauen kann. Die langen Ozeanpassagen mache ich hingegen lieber alleine, da ich dafür viel Proviant und Kraftstoffe mitnehmen muss und deshalb eine der zwei Kabinen komplett als Stauraum genutzt wird. Das Platzangebot auf der Jambo ist dann nicht mehr ausreichend, um einige Crewmitglieder mitnehmen zu können.“

„Als geselliger Mensch mag ich es tatsächlich auch, auf diesen langen Passagen allein auf See zu sein. Grundvoraussetzung ist natürlich, dass man in der Lage ist, sein Schiff alleine zu führen, die täglichen Arbeiten durchzuführen und mit der Einsamkeit klar zu kommen. Auch das Intervallschlafen, auch polyphasischer

hat.“ Tatsächlich hat Martin auf dieser Reise nicht nur den Atlantik von West nach Ost überquert, sondern dabei auch gleich noch 44 Breitengrade passiert: Quasi eine diagonale Atlantiküberquerung.

Welch ein Glücksgefühl für ihn, nach 42 Tagen alleine auf See in Helgoland anzulegen. Dabei segelt Martin natürlich nicht immer alleine. „Am liebsten segle ich natürlich mit Anke oder mit meinen Segelkameraden, insbesondere, wenn es um die kurzen Schläge geht und man sich

Dann fällt irgendwann die nächste Entscheidung. „Ich hatte diese Fahrt als nonstop Fahrt geplant. Anke und ich wollten uns zwar ursprünglich auf den Azoren treffen, aber schon vor Fahrtantritt sah es aufgrund der Corona-Krise eher unwahrscheinlich aus, dass das klappen würde. Also hatte ich von Anfang an den Kurs Richtung Großbritannien gesetzt. Mitten auf dem nördlichen Nordatlantik nach ein paar Tagen auf Nordostkurs, den Windfeldern folgend und die Flaute vermeidend, stehe ich am Scheideweg und muss mich entscheiden, ob ich nördlich oder südlich an Großbritannien vorbeifahren soll.“ Gute Gründe sprechen für die nördliche Option: „Für mich als Einhandsegler auf einer Nonstop-Fahrt ist der englische Kanal mit seinem Verkehr, seiner Enge und den Strömungen nur zweite Wahl. Auf der nördlichen Route bis Schottland ist freies Wasser und natürlich deutlich weniger Verkehr, was einen erleichterten Schlafrhythmus erlaubt. Aber im Juni ist es natürlich auch kalt in den hohen Breiten des Nordatlantiks und ganz besonders für den Segler, der vor ein paar Wochen noch das warme Klima der Karibik genossen



Schlaf genannt, gelingt nicht jedem. Ich tue mich nur in den ersten Tagen auf See immer etwas schwer damit, bis ich meinen Rhythmus gefunden habe. Grundsätzlich komme ich damit gut klar. Ich genieße fast jeden Tag auf See und freue mich über die besonderen Momente, bei Sonnenauf- und -untergang oder wenn ich Wale oder Delphine sichte. Auch die Navigation ist oft sehr spannend.“

„Sorgen habe ich eigentlich keine und genieße meine Einhand-Ozeanpassagen, ohne dass ich mich ständig daran erinnere, was passieren könnte. Trotzdem bin ich mir der Risiken bewusst, sie werden ernst genommen und finden die notwendige Berücksichtigung. Auf meiner ersten Atlantiküberquerung wurde ich schon am zweiten Tag krank. Eine Virusinfektion, die sich Anke in den Tagen vor meiner Abfahrt auf Lanzarote zugezogen hat, erwischte mich zeitversetzt auf dem Atlantik. Ich konnte das mit Erkältungsmitteln in den Griff bekommen und war nach fünf Tagen wieder fit. Also ist eine gute Bordapotheke wichtig. Es kann aber auch passieren, dass

man es nicht unter Kontrolle bekommt und dann schnell einen Hafen anlaufen muss. Deshalb schaue ich mir regelmäßig an, welche Optionen ich für diesen Fall habe. Ein weiteres Risiko ist, dass die Technik versagen oder irgendetwas kaputt gehen könnte. Auch dann muss man unter Umständen den nächsten Hafen anlaufen.

Das Risiko des Überbordgehens fährt natürlich ebenfalls mit. Für den Einhandsegler wäre es das sichere Ende. Ich habe die Jambo an Deck in zwei Bereiche aufgeteilt, einen grünen und einen roten. Mein Cockpit ist der grüne Bereich. Der Geräteträger und die Bimini-Konstruktion bilden quasi einen Sicherheitskäfig, der mich gut davor schützt, über Bord zu gehen. In diesem grünen Bereich, halte ich mich hauptsächlich auf. Der Rest an Deck ist der rote Bereich, den ich nur eingeklickt betrete und mich dort sehr behutsam bewege. Hier halte ich mich so selten wie möglich auf. Obwohl ich mir der Risiken bewusst bin, fahre ich recht sorgenfrei über den Atlantik und kann es genießen.“

Ist die Bavaria 34 Holiday das perfekte Allround-Boot? „Ich denke, das muss jeder individuell für sich entscheiden. Denn es hängt auch stark davon ab, was der Einzelne erwartet und sich wünscht. Für mich sind die wichtigsten Aspekte Sicherheit und, dass man sich an Bord wohlfühlt. Seetüchtig ist die Jambo auf jeden Fall. Sie hat Kategorie A und ist damit hochseetauglich, was bedeutet, dass sie sich nach dem Kentern auch wieder aufrichtet. Leider ist es uns in schwerer See an den englischen Kanalinseln zwei Mal passiert, dass die Jambo von einer hohen und steilen Welle auf etwa 70 Grad Krängung auf die Seite geworfen wurde. Aber sie war zügig wieder oben. Unfreiwillig haben wir damals das Aufrichtverhalten getestet. Die Jambo ist auf Langfahrt für mehrere Monate mein Zuhause und ich fühle mich an Bord sehr wohl, denn ich habe sie für meine Bedürfnisse ausgerüstet. Das was mir noch fehlt, rüste ich nun nach. Jedoch passt das auch nicht für jeden, da jeder andere Vorstellungen und andere Bedürfnisse hat. Ein Patentrezept gibt es nicht.“

Mehr über die Jambo und ihre Crew auf [www.mjambo.de](http://www.mjambo.de) und auf YouTube: **M Jambo**.





**W**hat a trip. 5,130 nautical miles, from Martinique around Scotland to Helgoland. It took Martin Daldrup 42 days, sailing alone - a voyage that was not actually planned, but had to be sailed this way due to the circumstances caused by the Corona.

The boat: a Bavaria 34 Holiday built in 2008. And her skipper and owner obviously enjoyed the long voyage: "At 11:30 a.m. today I tied up the lines in the southern harbour of Helgoland / Heligoland ? and successfully completed my longest solo trip so far. This has been a sailing treat over long stretches, always a navigational challenge and sometimes a little tough in the high latitudes of the Atlantic."

When Martin bought his Bavaria 34, Jambo, in 2013, he had no blue water ambitions: "The choice fell on her because she had many features that we valued at the time: Furling mainsail for the beginner, a diesel heater that is essential in the Netherlands, an integrated autopilot that acts directly on the rudder quadrant, and a hot and cold water circuit." It was only

later that the boat became increasingly equipped, the longer the trips made became. "An AIS transponder was added after our first trip through the English Channel. After that, there were many things like a dinghy, outboard motor, new batteries, EPIRB, spinnaker pole to pole out the foresails, a life raft, voltage converter [12 V to 220 V] and so on. These are all items of equipment that we needed years ago for the longer trips, such as to northern Spain. In spring 2019, the Jambo underwent a major refit to get her ready for the Canary Islands and beyond. I replaced the old navigation system with a modern one, built an equipment rack and a bimini. In addition, the Jambo has been fitted with solar panels (480 Wp) so that the energy supply on long journeys is more self-sufficient and at least partially independent of diesel and petrol. Otherwise, electricity is also produced under way with the engine, or a small petrol generator."

In any case, the boat and her equipment proved their worth on these two Atlantic crossings. On the long return trip, there was a bit of wind around Bermuda, but otherwise the Atlantic crossing turned into

more of a slalom between high-pressure slack zones. Since Martin had no intention of motoring through extended lulls for days on end, he had to keep heading north and almost found himself in Newfoundland before he could finally set the longed-for easterly course: "In the cold Labrador Current and in dense fog, shivering with cold, I change sail position and can finally set sail on an easterly course to face the high pressure that is meanwhile moving northwards in the east. After so many days, far off course and almost in Newfoundland, this is the turning point and probably the most profound moment of the whole trip for me," he writes in his very entertaining blog.

Then, at some point, the next decision is made. "I had planned this trip as a non-stop journey. Anke and I had originally wanted to meet in the Azores, but even before the start of the trip it looked unlikely that this would work out due to the Corona crisis. So I set a course for Great Britain right from the start. In the middle of the northern North Atlantic after a few days on a north-easterly course, following the wind fields and avoiding the doldrums, I'm at a crossroads and have to decide whether to sail north or south past the UK." There are good reasons for the northern option: "For me as a single-handed sailor on a non-stop voyage, the English Channel with its traffic, narrowness and currents is only second choice. On the northern route to Scotland there is more sea room and of course much less traffic, which allows for an easier sleeping rhythm. But of course in June it's cold in the high latitudes of the North Atlantic and especially so for the sailor who just a few weeks ago was enjoying the warm climate of the Caribbean." In fact, Martin not only crossed the Atlantic from west to east on this trip, but also passed 44 degrees of latitude at the same time: a diagonal Atlantic crossing, so to speak.

What a feeling of happiness for him to dock in Helgoland / Heligoland ? after 42 days alone at sea. Of course, Martin doesn't always sail alone. "I prefer sailing with Anke or with my sailing buddies, especially when it comes to the short weekend trips where you can take a look at new bays, towns or islands on shore



excursions. The long ocean passages, on the other hand, I prefer to do alone, as I have to carry a lot of provisions and fuel for them, whereby one of the two cabins is used entirely as storage space. The space on the Jambo is then no longer sufficient to take several crew members along."

"While I am a sociable person, I do also enjoy being alone at sea on these long passages. The basic prerequisite is, of course, that you are able to manage your ship alone, to carry out the daily chores and to cope with the loneliness. Interval sleeping, also called polyphasic sleeping, is not successful for everyone. It's just that

I always find it a bit difficult during the first few days at sea, until I find my rhythm. Basically I get on well with it. I enjoy almost every day at sea and am happy about the special moments, at sunrise and sunset or when I spot whales or dolphins. Navigation is often very exciting, too."

"I don't really have any worries and enjoy my single-handed ocean passages without constantly reminding myself what could happen. Nevertheless, I am aware of the risks, they are taken seriously and given the necessary consideration. On my first Atlantic crossing, I fell ill on the second day.





**More guest moorings!**  
Find, book, pay. Globally.

**Boatpark**  
www.boatpark.app

**7 x 24h**  
cashfree and contactless

Watch the video here to see how it works:

Register your own berth and become part of the digital solution! This is in conformity with all port regulations. Become part of the growing community.

A viral infection that Anke contracted in the days before my departure on Lanzarote caught me on the Atlantic with a time delay. I managed to get it under control with cold remedies and was fit again after five days. So a good first-aid kit is important. But it can also be the case that you don't get it under control and then have to make a quick port call. That's why I regularly consider my options for such an eventuality. Another risk is that the technology could fail or something could break. Even then, you might have to stop at the next port.

Of course, the fear of going overboard is ever present. For the single-handed sailor, it would mean the end. I have divided the Jambo into two areas on deck, a green and a red one. My cockpit is the green area.

The gear rack and the bimini construction form a sort of safety cage that protects me well from going overboard. This is my green area, where I mainly stay. The rest of the deck is the red area, where I only move around very cautiously and clipped on with a harness. I spend as little time there as possible. Although I am aware of the risks, I sail across the Atlantic quite carefree and can enjoy it."

Is the Bavaria 34 Holiday the perfect all-round boat?  
"I think everyone has to decide that for themselves individually. Because it also depends a lot on what the individual expects and desires. For me, the most important aspects are safety and feeling comfortable on board. The Jambo is definitely seaworthy. She holds category-A status and is therefore seaworthy, which means that she will right herself after capsizing.

Unfortunately, that happened to us twice in heavy seas in the English Channel. Jambo was tossed on her side by a high and steep wave heeling at about 70 degrees. But she was up again quickly. We were involuntarily testing the righting behaviour

at the time. The Jambo is my home for several months on a long voyage and I feel very comfortable on board because I have equipped her for my needs. Meanwhile, what I am still lacking, I am currently retrofitting. However, this does not suit everyone, as people have different ideas and needs. There is no one single ideal boat for everyone."

More about the Jambo and their crew at [www.mjambo.de](http://www.mjambo.de) and on You Tube: **M Jambo**.

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



# Legendary sailmaking

for more than 65 years

photo: nico-krauss.de

[elvstromsails.com](http://elvstromsails.com)

Find the colour of your dream!

# SPINNAKER, GENNAKER ODER CODE ZERO – WELCHES SEGEL PASST ZU WELCHEM KURS?

*SPINNAKER, GENNAKER  
OR CODE ZERO – WHICH SAIL  
SUITS WHICH COURSE?*

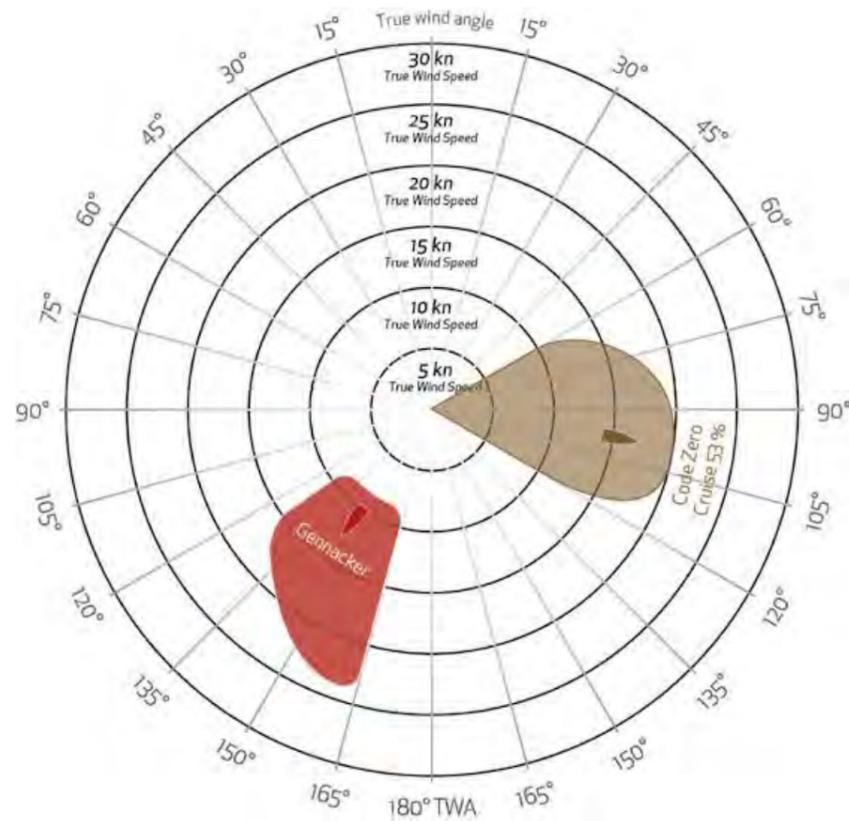
Wenn Sie vor dem Wind segeln, ist das komplett etwas anderes, als auf einem Am-Wind-Kurs zu segeln. In dem Moment, wenn Sie den Kurs ändern und abfallen, ist das wie bei einem Spielfilm auf die Stopp-Taste zu drücken und einen ganz neuen Film zu starten. So beschreibt Tihana Tadinac, Key Account Manager bei BAVARIA YACHTS und erfahrene Regattaseglerin den Moment, wenn sie nach einer langen Kreuz am Wind abfallen und die Schoten von Großsegel und Genua öffnen kann. Aber welches Segel ist dann statt der Genua oder Fock das richtige Vorsegel für das Segeln mit dem Wind auf See? Tihana erklärt die Unterschiede zwischen Spinnaker, Gennaker und Code Zero Segel.

## **VOR DEM WIND MIT DEM SPINNAKER**

Wenn Ihre Segelyacht mit einem Spinnaker und allem Zubehör, das man zum Spi-Segeln braucht, ausgerüstet ist, haben Sie das beste Segel, um direkt vor dem Wind segeln zu können. Denn mit einem Spinnaker können Sie ohne Probleme mit einem Windeinfall von 180 Grad fahren. So also, dass der Segelwind direkt vom Heck weht. Bedenken sollten Sie aber, wenn die Brise direkt von achtern kommt, heben sich Fahrtwind- und Bootsgeschwindigkeit auf. Wenn es mit 10 Knoten wahrer Windgeschwindigkeit weht und Ihre Segelyacht eine Fahrt von 4 Knoten durch das Wasser macht, dann ist der wahre Segelwind über Deck nur 6 Knoten stark. Wenn Sie dann unter Spi etwas höher an den Segelwind auf 160 Grad gehen, verändern sich die Windvektoren. Wind- und Bootsgeschwindigkeit heben sich weniger stark auf. Der scheinbare Wind wird mehr. Das Schiff oder die Jolle segelt schneller. Liegt Ihr Ziel aber nun genau vor dem Wind, nehmen Sie daher oft noch mehr Geschwindigkeit auf, wenn Sie vor dem Wind kreuzen und öfters eine Halse machen.

Es gibt natürlich die verschiedensten Segeldesigns für Spinnaker. Flache Schnitte, mit denen Sie höher am Wind segeln können. Voll und bauchige Designs für mehr Kraft vor dem Wind. Spinnaker aus leichtem Tuch für wenig Segelwind und schweres Tuch für mehr Segelwind. Generell liegt der perfekte Windwinkel für einen Spinnaker zwischen 130 und 180 Grad Windeinfall.





**ABER WAS IST DER WESENTLICHE UNTERSCHIED ZWISCHEN GENNAKER UND SPINNAKER?**

Der Spinnaker hat ein symmetrisches Design. Das Spinnakerfall am Kopf des Segels, der Achterholer in Luv am Spinnakerbaum und die Schot in Lee am Schothorn.

Ein Gennaker ist asymmetrisch geschnitten. Der Hals am Vorliek wird am Bug, oder besser noch am Bugspriet fest angeschlagen, die beiden Schoten an das Schothorn und klar das Fall am Kopf. Durch sein asymmetrisches Design können Sie mit Gennaker höher in Richtung am Wind segeln wie mit einem Spinnaker, obwohl die Segelfläche fast gleich ist. Allerdings auch nicht so tief vor dem Wind wie mit einem Spinnaker. Perfekt ist der Gennaker für lange Raumschotskurse mit einem Windwinkel bei mittleren Winden zwischen 90 und 140 Grad. Frischt der Wind auf, kann man mit einem Gennaker bis zu einem Windeinfallswinkel von 165 Grad abfallen.

Mit einem Bergeschlauch ist das Setzen und Bergen eines Gennaker übrigens für jeden Fahrtensegler und Profi mit kleiner Crew sehr einfach und sicher.

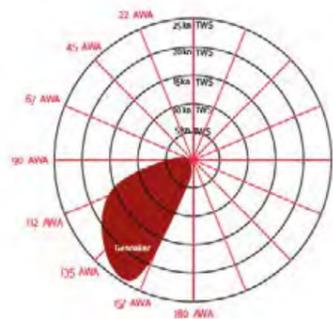
**GEHEIMWAFFE CODE ZERO**

Wenn Sie zum Ziel nicht hoch am Wind kreuzen müssen, die Amwind-Segel geschrickt sind und der Windwinkel größer 65 Grad ist, aber noch nicht groß genug für den Gennaker, dann sind das perfekte Bedingungen für den Code Zero. Besonders bei den Kursen mit einem größeren Windwinkel hat der Code Zero mehr Power als die Genua und wird damit zur echten Geheimwaffe. Der Code 0 ist leicht zu handhaben. Geschnitten wie eine große Genua, die

im Unterliek oft mehr als Zweidrittel der Schiffslänge misst, ist der Code 0 auf einer mobilen Rollanlage [Furler] mit Anti-Torsionsleine angeschlagen. Mit einer endlosen Leine auf dem Furler kann der Code 0 leicht ab- und aufgerollt werden. Der maximale Windwinkel für einen Code 0 liegt in etwa bei 120 Grad Windeinfall.

**UNSER FAZIT**

Die Wahl des Vorsegels auf Halbwind-Kursen, Raumschots oder Vorwindkurs hängt also vom Kurs ab. Welches Segel Sie dann wirklich wählen, hängt auch ein bisschen von der Erfahrung der Crew, der Anzahl der Personen an Bord und dem Einsatzbereich ab. Für das Cruising Segeln sind der Gennaker und der Code 0 sicher einfacher im Handling. Wer sich als Segler etwas mehr zutraut und mindestens mit drei Personen an Bord ist, wird viel Freude am Spinnaker fahren haben. Jeder Segelmacher wird Sie sicher gerne beraten.



**DER RICHTIGE SPI-TRIMM**

Es gibt ein paar einfache Tricks, den Spinnaker optimal zu trimmen. Binden Sie leichte Wollfäden von ca. 15 Zentimeter Länge an Ihre Oberwanten Back- und Steuerbord. Der Spinnakerbaum sollte mit der Luv-Schot immer in einem Winkel von 90 Grad zu den Fäden getrimmt werden. Haben Sie keine Wollfäden zur Hand, orientieren Sie sich am Windex auf dem Mast. Ist auch keine Windfahne an Bord, achten Sie darauf, dass Großsegel, Großbaum und Spinnakerbaum genau in einer Linie sind. Die wichtigste Regel beim Trimmen des Spinnaker aber ist: „Lass ihn fliegen“. Fieren Sie die Lee-Spischot bis das Luv-Liek des Spinnakers im oberen Teil leicht einklappt. Wenn der Wind zunimmt, holen Sie Achterholer und Schot so dicht, dass das Unterliek des Spinnakers am Vorstag anliegt. Das Schiff liegt dann stabiler und Sie können die Wellen sicher herunter surfen.

**VOLLE FAHRT MIT DEM GENNAKER**

Auf Raumschotskursen ist der Gennaker, einigen auch unter dem Namen Blister bekannt, das perfekte Segel. Weil Gennaker aus dem gleichen Segeltuch wie ein Spi genäht werden, werden sie oft auch als asymmetrische Spinnaker bezeichnet, was per Definition nicht ganz stimmt. Ein Gennaker hat seinen ganz eigenen Charakter. Er entwickelt seine Kraft am besten, wenn der Segelwind zwischen 100 bis 165 Grad von achtern weht. Liegt das Ziel aber doch direkt vor dem Wind, müssen Sie zwar mit dem Gennaker öfter halsen als mit einem Spinnaker, durch einen spitzeren Windwinkel segeln Sie jedoch auch schneller, was die länger gefahrene Strecke gegenüber Booten mit Spinnaker mehr als ausgleicht.



## SPINNAKER, GENNAKER OR CODE ZERO – WHICH SAIL SUITS WHICH COURSE?

Sailing downwind we will have something completely different than sailing upwind. In the moment we entered the situation to bear away, it is like we stopped watching one movie and started with another one. This is how Tihana Tadinac, experienced regatta sailor and key account manager at Bavaria Yachts, describes when you change course after sailing high upwind and want to sail downwind. And which sail is the right sail for the downwind course? Tihana explains the differences between spinnaker, gennaker and code0.

### DOWNWIND WITH THE SPINNAKER

If your boat is equipped with spinnaker equipment, you will have a perfect downwind angle. With a spinnaker you can readily sail with a wind angle of 180 degrees. In that way the wind comes directly from the stern. However, directly in front of the wind, the wind speed and the speed the boat makes through the water cancel each other out. If there is a 10 knot wind speed blowing and you have a boat speed of 4 knots, the true wind is only 6 knots strong. If you change course to a wind angle of 160 degrees instead of 180 degrees, the wind vectors change. Wind speed and boat speed do not cancel each other out as much, so the boat sails faster. If the target is directly in front of the wind, it can be faster to cross in front of the wind and to jibe more often. There are different designs for spinnakers.

Of course there are many different sail designs for spinnakers. Flat cuts with which you can sail higher in the wind. Full and bulbous designs for more power before the wind. A spinnaker made of light cloth for low wind, and heavy cloth for more wind. In general you can say that the perfect wind angle for a spinnaker is between 180 and 130 degrees wind angle.

### TAKE CARE OF THE TRIM

The spinnaker pole with windward sheet must always be at 90 degrees on the telltale hanging on your shroud. If you don't have your telltale on the shroud, then put one on/in. If you opt not to do so, you can use the wind arrow on your top mast. If you don't even have an arrow, then you should always have a spinnaker pole in the extension of the main boom [same direction lining].

The main point when trimming the spinnaker is to let it flow all the time while the windward upper shoulder is slightly clapping, but not overlapping. If the wind is gaining strength it is important to fix the spinnaker with both sheets as close as possible to the front stay. In so doing you will be able to keep the boat steady in high waves. Sailing downwind presents a completely different scenario than sailing upwind. At the moment we entered the situation to bear away TECHNICAL TERM?, it was as though we had stopped



Tihana Tadinac  
Key Account Manager, BAVARIA YACHTS



watching one movie and started watching another. This is how Tihana Tadinac, experienced regatta sailor and key account manager at Bavaria Yachts, describes the process of changing course after sailing high upwind and wanting to sail downwind. And which sail is the right one for the downwind course? Tihana explains the differences between Spinnaker, Gennaker and code0.

**BUT WHAT IS THE MAIN DIFFERENCE BETWEEN GENNAKER AND SPINNAKER? QUESTION: SHOULD WE CAPITALIZE SPINNAKER, GENNAKER, ETC.?**

The Spinnaker has a symmetrical design. The spinnaker halyard at the head of the sail, the afterhaul upwind on the spinnaker pole, and the sheet downwind on the clew.

A Gennaker is cut asymmetrically. The neck on the luff is firmly attached to the bow, or better yet, to the bowsprit, the two sheets to the clew, and clearly the halyard to the head. Due to its asymmetrical design, you can sail higher upwind with a Gennaker than with a Spinnaker, although the sail area is almost identical. However, not as low downwind as with a spinnaker. The Gennaker is perfect for long space courses with a wind angle in medium winds of between 90 and 140 degrees. If the wind freshens up, you can drop down to a wind angle of 165 degrees with a Gennaker.

By the way, with a recovery hose, setting and recovering a Gennaker is very easy and safe for any cruising sailor and professional with a small crew.

**SECRET WEAPON CODE ZERO**

If you are entering in the position which is slightly lower than maximum upwind course, light(er) conditions, too high to gain optimum speed for Gennaker, then is the perfect moment for Code Zero. Indeed, the Code Zero, we claim, is even 1 step easier to use than the Gennaker. The Code Zero usually comes with the entire system with small removable furler attached (fixed as part of the Code Zero). The attachment is the same as for the Gennaker. The

furler usually comes with a removable system with elastic rope that you can attach anywhere on stern that is sufficiently sturdy to withstand the force, and that is also clear of all other systems. It is very easy to hoist and to store. Usually it is made to withstand even harsher conditions. It is great sail that can compensate the Gennoa, but not the Gennaker. With Code Zero, you are in a position to achieve much greater speed in smaller angles than with a Gennoa / Jib. The maximum wind angle for a Code Zero is approximately 120 degrees.

**OUR CONCLUSION**

So the choice of headsail on half-wind courses, space sheets or downwind courses depends to a degree on the experience of the crew, the number of people on board and the area of use. For cruising, the Gennaker and code 0 are certainly easier to handle. If you are a sailor who is rather more confident and you have at least three people on board, you will have a lot of fun sailing a Spinnaker. Any sailmaker will be only too pleased to advise you. So bring muscle, intelligence and safety onboard with our well proven electric functions for effortless sail handling. You will find yourself pushing a button to furl or unfurl your mainsail or genoa, or hoisting your conventional mainsail, a you enjoy peace of mind knowing that sail handling is no longer a workout.

Text / Text: Tihana Tadinac  
Fotos / Pictures: Bavaria Yachts

# Smart Sail handling!

Bring muscles, intelligence and safety onboard with our well proven electric functions for effortless sail handling. You will find yourself pushing a button to furl or unfurl your mainsail or genoa, or hoisting your conventional mainsail, and you will enjoy peace of mind knowing that sail handling is no longer a workout.

**SMF – Synchronized Main Furling**

Specify your furling mast with an electric motor and have an E40i winch fitted to handle your outhaul. These two motor units are synchronized and will sense the loads and adjust power and speed automatically while operating your furling mainsail. In case you already have a furling mast on your boat, the mast motor is easily retrofitted.

**E40i**

An electric 3-speed winch with self-tailing 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 cut outs and no external motor or gearbox. This makes for uncompromised headroom down below.

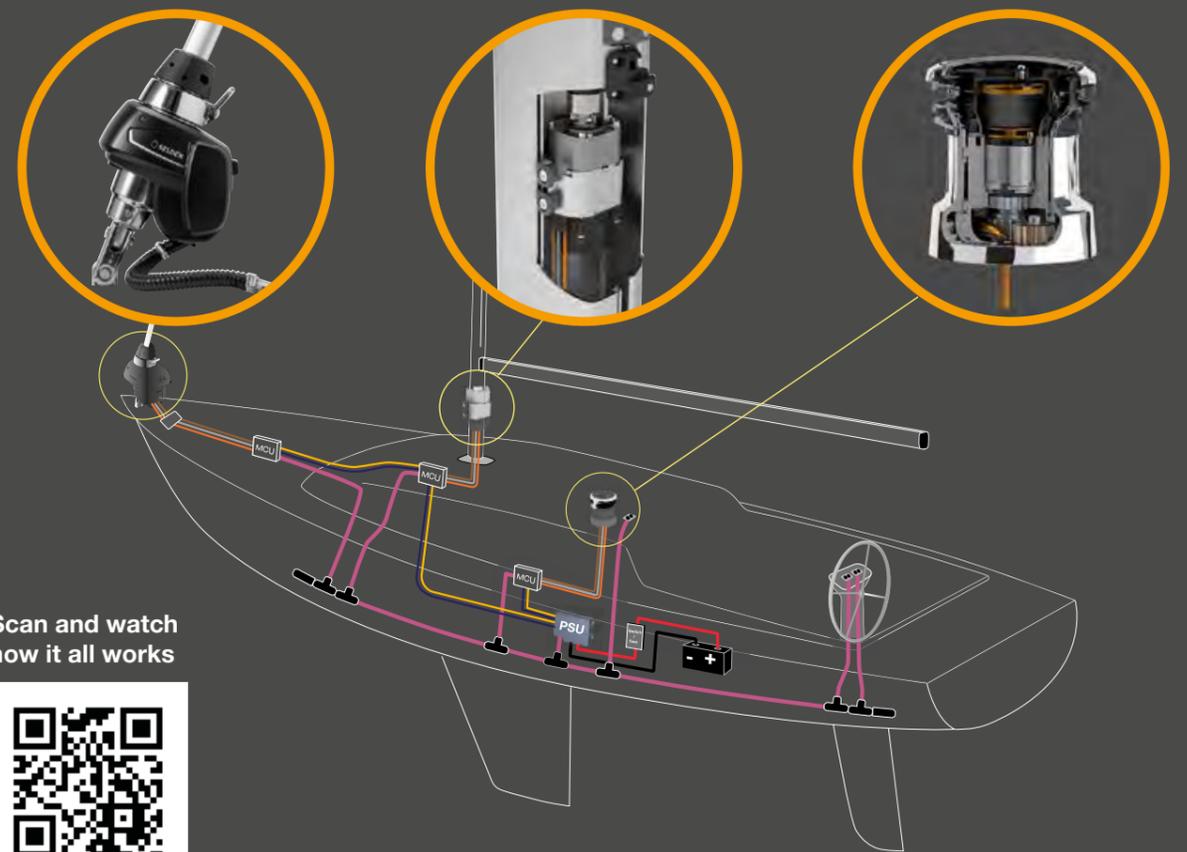
**Furlex Electric**

Push a button instead of pulling on a line. Furlex Electric is available as a complete system or as an upgrade to the standard Furlex systems from 1998 onwards.

**FURLEX**  
electric

**SMF**  
SYNCHRONIZED MAIN FURLING

**E40i**  
ELECTRIC WINCH



Scan and watch how it all works



# TECH-TALK MOTORBOOTE

## TECH-TALK MOTORBOATS

Fahrtipps von Lars-Erik Solvang, Bavaria Norwegen



### WIE SETZE ICH DIE TRIMMKLAPPEN RICHTIG EIN?

Lars-Erik Solvang: Die Trimmklappen sind dazu da, die horizontale Lage des Bootes in Fahrt zu optimieren. Vor allem, bevor das Boot in voller Gleitfahrt ist hat es immer die Tendenz, mit dem Bug nach oben zu zeigen und mit dem Heck abzusacken. Das mindert die Geschwindigkeit und erhöht den Treibstoffverbrauch (siehe auch weiter unten). Durch die Klappen kann dies verbessert werden.

Um den Bug daran zu hindern, zu weit aus dem Wasser zu ragen, sollte man die Klappen ganz nach unten winkeln und den Z-Drive in die Negativ-Trim Position bringen. Das wird das Boot flacher beschleunigen lassen, natürlich dann auch mit einer besseren Sicht nach vorne. Wenn das Boot einmal in Gleitfahrt ist, stelle ich die Klappen so ein, dass sich die benetzte Fläche des Rumpfes minimiert und das Boot auch in Querrichtung gerade liegt. Dann bringe ich den Trimm des Z-Drives hoch, sodass der Propeller am effektivsten arbeiten kann. Danach benutze ich die Trimmklappen nur noch, um das Boot zu stabilisieren, damit es weniger rollt, je nach Wind, Wellen und Beladung.

Ein guter Tipp für gleitende Rümpfe ist, den Pitch bei Gegenwind je nach Wellengang ein wenig nach unten zu verstellen, um mehr Komfort an Bord zu erhalten. Mit Hilfe der digitalen Multifunktionsanzeige des Motors werden Sie einen Punkt finden, an dem Sie die optimale Kombination aus Geschwindigkeit, Kraftstoffverbrauch und Komfort haben.



**IST ES WIRKLICH EINFACHER, MIT DEM JOYSTICK ANZULEGEN?**

Ja, bei Wind und starker Strömung im Wasser erleichtert es das Anlegen erheblich. Sie werden es auch als lustig und nützlich empfinden, das Boot in engen Hafensituationen seitlich fahren zu können.

Bedenken Sie jedoch, dass Wind und Abdrift das Boot trotzdem beeinflussen. Diese Faktoren muss man im Auge behalten, aber das elektronische System steuert das Boot schon sehr genau so, wie Sie es am Joystick dirigieren. Eine großartige Einrichtung, die das Anlegen und Manövrieren wirklich enorm vereinfacht.

Prinzipiell werden die Bewegungen des Joysticks durch die Elektronik sofort in die entsprechenden Einstellungen umgesetzt, an Ruder [Steuerwinkel], Gas [Drehzahl] und Getriebe [vor oder zurück]. Das bedeutet ein einfaches Handling und eine erhöhte Sicherheit.

**WIE LAUTET DER TIPP VON BAVARIA NORWEGEN, UM MIT DEM MOTORBOOT MÖGLICHST ÖKONOMISCH ZU FAHREN?**

- Halten Sie das Boot so leicht wie möglich.
- Vermeiden Sie es, viel in halber Gleitfahrt [10-16 Knoten] unterwegs zu sein. Entweder Sie bleiben unter 10 Knoten oder Sie fahren in voller Gleitfahrt mit über 18 Knoten.
- Heben Sie das Heck mit den Klappen nicht zu sehr an. Das erhöht den Wasserwiderstand am Bug, verringert die Geschwindigkeit und steigert den Treibstoffverbrauch.
- Professionelles Antifouling hält den Rumpf so sauber wie möglich und auch das spart viel Treibstoff.



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

**TECH-TALK MOTORBOATS**

*Driving tips by Lars-Erik Solvang, Bavaria Norway*

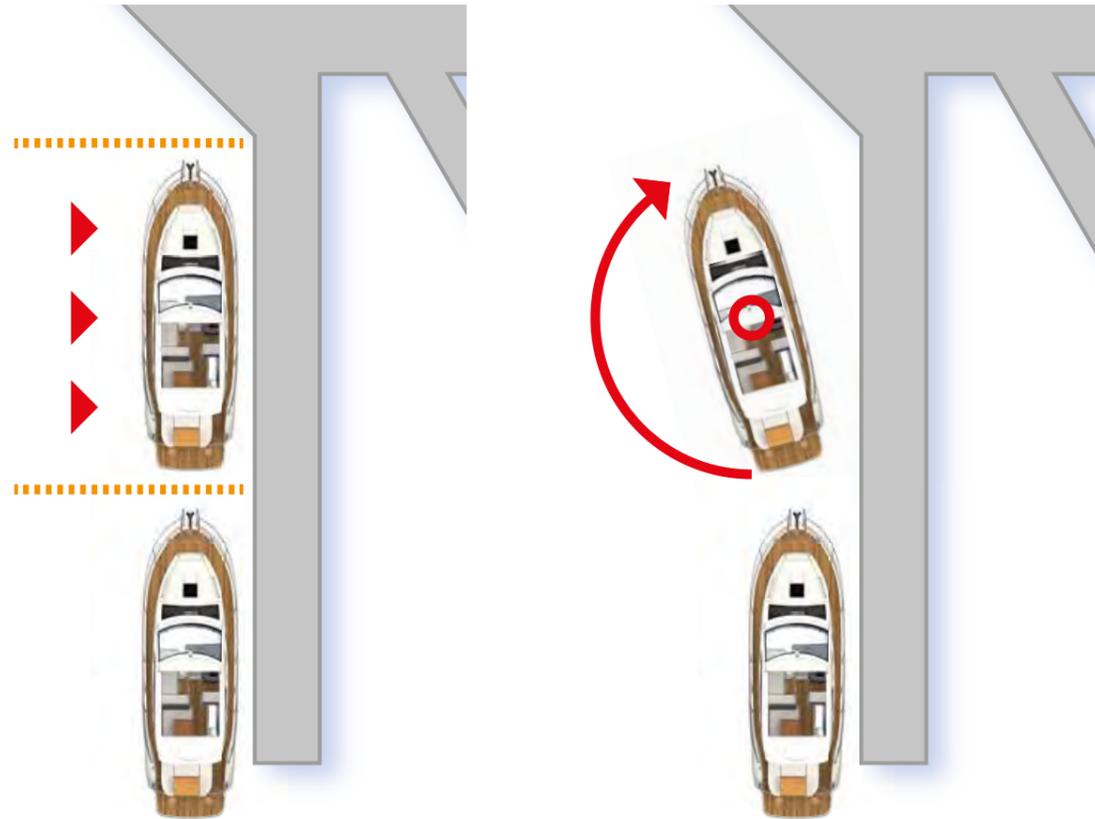
**THE RIGHT TRIM WHEN DRIVING: HOW DO I USE TRIM TABS CORRECTLY?**

*The trim tabs are there to optimise the horizontal position of the boat when underway. Especially before the boat is at full planing speed, it tends to point up with the bow and sink with the stern. This reduces speed and increases fuel consumption (see also below). The flaps can improve this.*

*To correct excessive bow rise, deploy tabs down all the way and bring your Z drive to its most negative-trim position. This should flatten your planing angle when you give throttle and offer improved visibility forward. Once the boat is up on step, I adjust the tabs to reduce the hull's wetted surface and keep level across the beam. Then I bring engine trim up accordingly in order to make the prop as effective to the water as possible. After that I work with the tabs to stabilize the boat (rolling) if necessary based on loading, wind and waves.*

*A good tip for planing hulls is to adjust pitch down a bit based on waves in upwind conditions to get more comfort onboard. With the use of the engines digital multi-functional display, you will find a point where you have the optimal mix between speed, fuel consumption and comfort.*





**IS IT REALLY EASIER TO DOCK A BOAT WITH A JOYSTICK?**

Yes, in windy conditions and with high current in the water it makes the docking much easier. You will also experience the fun and practicality of driving the boat sideways in tight harbour situations. However, keep in mind that wind and windage still affect the boat. You have to keep an eye on these factors, but the electronic system already steers the boat very precisely as you direct

it on the joystick. A great feature that really simplifies mooring and maneuvering enormously.

In principle, the movements of the joystick are immediately converted by the electronics into the corresponding settings at the rudder [steering angle], throttle [speed] and gearbox [forward or backward]. This means easy handling and increased safety.

**WHAT IS THE BAVARIA NORWAY TIP FOR DRIVING A MOTORBOAT ECONOMICALLY?**

- Keep the boat as light as possible.
- Avoid driving a lot at half planing speed [10-16 knots]. Either cruise below 10 or go fast in planing speed above 18 knots.
- Don't lift the stern too much with your tabs, as by doing so you push too much water in the bow and reduce speed, which increases fuel consumption.
- Professional antifouling will keep the hull as clean as possible, which will save fuel.



*Passion made*  
**BAVARIA**  
**VIDA 33**



# SÜDFRANZÖSISCHE SOMMERFREUDEN

## SUMMER DELIGHTS IN SOUTHERN FRANCE

Die bunte Sommerküste zwischen dem Esterelgebirge im Osten und dem Massif des Maures im Westen hat für Wassersportler enorm viel zu bieten. Das Highlight auf der Strecke von La Napoule bis Bormes ist dabei St. Tropez: Tausendmal tot gesagt und immer noch anziehend.

**M**it beeindruckender Schräglage kommt die Yacht, eine weiße Bugwelle vor sich her schiebend, bei frischem Wind in die Bucht gerauscht. Die Rade d'Agay ist ein Naturhafen, der schon von den Römern genutzt wurde. Der Anker fällt im geschützten Wasser im südöstlichen Teil der Bucht, unterhalb des Pointe de Beaumette. Der kleine Leuchtturm auf der Huk steht im privaten Garten eines imposanten Villenanwesens und ist damit sicher eine der originellsten Lauben der Küste.

Vor drei Tagen war die 12 Meter lange Charteryacht Bavaria 38 im Hafen von Bormes-les-Mimosas ausgelaufen und von dort aus die knapp 50 Seemeilen ostwärts bis nach La Napoule gesegelt. Mit der schnellen Yacht war das in einem langen Segeltag geschafft. Jetzt geht es in gemütlichen Etappen die Küste entlang zurück. Nach einem ausgelassenen Bad in der Bucht setzt die Crew am nächsten Vormittag wieder die Segel. Eine leichte Sommerbrise



schiebt das Schiff aus der Bucht und an der kleinen, dem Kap Dramont vorgelagerten Ile d'Or vorbei. Ein Pariser Arzt hatte den Felsen im Jahre 1897 gekauft und dort sein „Königreich“ errichtet. Auguste I, wie er sich auf seinem Eiland nennen ließ, hielt zahlreiche Empfänge auf seinem Inselchen ab, die stets zu rauschenden Festen ausarteten. So avancierte der Doktor-König zum Darling der an der Küste anwesenden Society der Belle Epoque. Als er 1925 starb, ließ er sich auf seinem Mini-Königreich beisetzen. Auch heute ist die Insel noch im Privatbesitz, hat aber seither häufig die „Könige“ gewechselt. Die Ruine seines einst burgähnlichen Hauses steht noch, aber ohne eigenes Boot kann man nicht auf die Insel gelangen.

Schon bald läuft die Yacht in den riesigen Yachthafen von St. Raphaël ein. Dies war einst ein mondänes Seebad und ein bevorzugter Treffpunkt von Künstlern und Literaten. Hier hat beispielsweise F. Scott Fitzgerald sein Zwanziger-Jahre-Drama „Zärtlich ist

die Nacht“ geschrieben. Für die Segler bleibt dies jedoch nur ein kurzer Zwischenstopp.

Von St. Raphaël aus gehts am nächsten Tag direkt in den Golf von St. Tropez. Sainte-Maxime bleibt an Steuerbord liegen, es lockt das Dorf gegenüber auf der anderen Seite des Golfs. Wenn St. Tropez jedoch, außerhalb der Saison, verlassen da liegt und die vielen Cafés und Restaurants dort geschlossen haben, ist Sainte-Maxime die bessere Wahl: Dieser Küstenort kennt keine Saisonzeiten und die Lokale bleiben rund ums Jahr geöffnet.

Schon tausendmal wurde St. Tropez totgesagt: Wer sich wirklich für „in“ hält, sucht heute die abgelegenen Orte im Hinterland auf. Aber noch immer bewahrt St. Tropez seinen unverwüstlichen Reiz, vor allem auch dank der gemütlichen Altstadt rund um den schönen Innenhafen. Zum nachmittäglichen Bad und dem Aperitif an Bord ankert die Charteryacht jedoch zunächst in der Bucht von Canebiers. Am Ufer liegen die parkähnlichen Anwesen, in denen die Villen verschiedener Berühmtheiten herum stehen. Herbert von Karajan hat hier gewohnt (und, in den 80er Jahren, mit seiner Yacht „Helisara“ oft an den Regatten vor St. Tropez teilgenommen), ebenso Collette, Brigitte Bardot und Paul Signac. Spannender ist jedoch das Leben auf dem Wasser. Wie immer an schönen Sommertagen gerät die Bucht von St. Tropez zur schwimmenden Bootsschau der Superlative. Die Viermastbark „Sea Cloud“, ein majestätischer Großsegler als Kreuzfahrtschiff der Extraklasse, ankert vorm Dorf und mehrere beeindruckende Megayachten kreuzen umher, außerdem wimmelt es von Segelyachten und Motorbooten.



## SUMMER DELIGHTS IN SOUTHERN FRANCE

*The colourful summer coast between the Esterel Mountains in the east and the Massif des Maures in the west has a lot to offer to all water sports enthusiasts. The highlight on the route from La Napoule to Bormes is St. Tropez: proclaimed to be "dead" a thousand times, but still as attractive as ever.*



**H**eeling impressively, the yacht, pushing a white bow wave in front of her, comes roaring into the bay in the fresh wind. The Rade d'Agay is a natural harbour already in use by the Romans. The anchor drops in the sheltered water in the south-eastern part of the bay, below the Pointe de Beaumette. The small lighthouse on the point stands in the private garden of an imposing villa estate, making it certainly one of the most original harbours on the coast. Three days ago, the 12-metre charter yacht Bavaria 38 set off from the port of Bormes-les-Mimosas and sailed the almost 50 nautical miles eastwards to La Napoule. With the fast yacht, this was achieved in one long day of sailing. Now it's back along the coast in leisurely hops.

After an exuberant swim in the bay, the crew sets sail again the next morning. A light summer breeze pushes the yacht out of the bay and past the small Ile d'Or off Cape Dramont. A Parisian doctor had bought the rock in 1897 and built his "kingdom" there. Auguste I, as he called himself on his island, held numerous receptions on his islet, which always degenerated into lavish parties. The doctor-king thus became the darling of the belle époque society on the coast. When he died in 1925, he had himself buried on his mini-kingdom. Today, the island is still privately owned, but has changed "kings" frequently since then. The ruins of his once castle-like house still stand, but you can't access the island without your own boat.



Wasser werden die Einstellungen von Mast und Segeln verfeinert, um der Yacht ihr ganzen Geschwindigkeitspotenzial zu entlocken.

Es folgen stille Tage in Port Grimaud. Diese schöne Lagunenstadt im provencalischen Stil ist das totale Kontrastprogramm zum quirligen St.Tropez. Die Ansteuerung von Port Grimaud ist einfach zu finden sofern man weiß, dass man einfach auf den Strand hinter dem Leuchtturm zuhalten muss. In der Einfahrt dann dreht man nach Steuerbord. Einen Liegeplatz gibt es in der gegen Ende der 1960er Jahre künstlich angelegten Wasserstadt bei der Kirche. Hier liegt man im Zentrum, gleich beim Marktplatz, wo sich zwar kein Markt, aber doch etliche Restaurants, Bars und auch einige Geschäfte befinden. Eine abendliche „Stadtrundfahrt“ im Beiboot ist dort einfach ein Muss, vorbei an den vor den Häusern vertäuten Yachten durch immer neue Kanäle, unter immer anderen Brücken hindurch und mit immer neuen, überraschenden Ein- und Ausblicken.

Von Port Grimaud aus sind es bis zum Hafen von Bormes-les-Mimosas rund 25 Seemeilen. Gegen eine leichte Westbrise kreuzt die Yacht um die verschiedenen Kaps herum: Erst das Kap von St. Tropez, dann das Cap Camarat am jenseitigen Ende der Strände von Pampelonne. In der nächsten Bucht, unterhalb des Cap Taillat, wird noch eine Badepause eingelegt. Hier ist es mindestens so schön wie in der Bucht von Pampelonne, aber auch sehr viel ruhiger. Erst am späten Nachmittag wird mit Bedauern zum letzten Mal auf diesem Törn der Anker gelichtet, um die verbleibenden Meilen bis nach Bormes-les-Mimosas zu segeln. An Backbord voraus locken die dunklen Silhouetten der Îles de Porquerolles im Abendlicht und die Crew weiß voller Vorfreude, wo der nächste Törn hingehen soll.

Abends geht es in den Hafen hinein. Die Crew mischt sich unter die fröhlichen und ausgelassenen Menschen am Hafen. Auch den größeren Teil des nächsten Tages bleibt die Yacht noch hier im Hafen vertäut. Nach einem Spaziergang hinauf zur Burg und einem Einkaufsbummel in den schmalen Straßen zwischen Zitadelle und Hafen lässt man sich zu einem leichten Lunch nieder, schräg gegenüber vom Rathaus. Mit etwas Glück ergattert man sogar einen Platz mit einem schmalen Blick die Straße hinab auf das Wasser hinaus. Nachmittags wird dann wieder gesegelt, auf dem





Text / Text: Detlef Jens  
Fotos / Pictures: Unsplash / Adobe Stock

Soon the yacht enters the huge marina of St. Raphaël. This was once a fashionable seaside resort and a favourite meeting place for artists and literary figures. Here, for example, F. Scott Fitzgerald wrote his Twenties drama "Tender is the Night". For the sailors, however, this remains only a brief stopover.

From St. Raphaël, we sail directly into the Gulf of St. Tropez the next day. Sainte-Maxime remains to starboard, the village opposite on the other side of the gulf beckons. However, if St. Tropez is deserted out of season and the many cafés and restaurants there are closed, Sainte-Maxime is the better choice: this coastal resort knows no seasonal times and the restaurants remain open all year round.

St. Tropez has already been pronounced dead a thousand times: today, those who really consider themselves "in" seek out the outlying places in the hinterland. But St. Tropez still retains its indestructible charm, especially thanks to the cosy old town around the beautiful inner harbour. For the afternoon swim and the aperitif on board, however, the charter yacht first anchors in the bay of Canebiers. On the shore are the park-like estates where the villas of various celebrities are scattered around. Herbert von Karajan lived here (and, in the 80s, often took part in the regattas

off St. Tropez with his yacht "Helisara") as did Collette, Brigitte Bardot and Paul Signac. More exciting, however, is the action on the water. As always on beautiful summer days, the bay of St. Tropez becomes a superlative floating boat show. The four-masted barque "Sea Cloud", a majestic tall ship and top-class cruise liner, anchors in front of the village and several impressive mega yachts cruise around, as well as sailing yachts and motor boats. In the evening, we head into the harbour. The crew mingles with the happy and exuberant crowd on the harbour piers. The yacht remains moored here for most of the next day. After a walk up to the castle and shopping in the narrow streets between the citadel and the harbour, we settle down for a light lunch diagonally across from the town hall. If you're lucky, you might even get a seat with a narrow view down the street onto the water. In the afternoon, we sail again, fine-tuning the rig and sails to bring out the yacht's full speed potential.

Quiet days follow in Port Grimaud. This beautiful Provençal-style lagoon town presents a complete contrast to lively St Tropez. The approach to Port Grimaud is easy to find as long as you know that you must keep heading for the beach behind the lighthouse. In the entrance, you finally turn to starboard. Moorings for yachts visiting this artificial lagoon town can be found near the church, which

was built at the end of the 1960s. Here you find yourself at the centre, right next to the market square, where there is no actual market, but instead several restaurants, bars and shops. An evening "city tour" in the dinghy is a must, past the yachts moored in front of the houses, through ever-changing canals, under countless bridges and with impressive, surprising views. From Port Grimaud, it is about 25 nautical miles to the port of Bormes-les-Mimosas. Against a light westerly breeze, the yacht cruises around the various capes: first comes the Cape of St. Tropez, and then Cap Camarat at the far end of the beaches of Pampelonne. In the next bay, below Cap Taillat, we take a break for a swim. Here it is at least as beautiful as in the bay of Pampelonne, but also much quieter. It is with regret that the anchor is lifted for the last time on this trip in the late afternoon, in order to sail the remaining miles to Bormes-les-Mimosas. To port ahead, the dark silhouettes of the Iles de Porquerolles beckon in the evening light, and the crew are full of anticipation, already planning the next cruise.





Spende und werde ein Teil von uns.  
**seenotretter.de**



Einsatzberichte, Fotos, Videos und  
Geschichten von der rauen See erleben:

    **#teamseenotretter**



Spendenfinanziert

# IHNEN GEFÄLLT BAVARIA life?

*DO YOU LIKE BAVARIA life?*

Mehrmals im Jahr das Beste aus der Welt von  
Bavaria Yachts. Für Freunde, Fans und Charterskipper.  
Einfach eine Mail an: [abo@bavariayachts.com](mailto:abo@bavariayachts.com)

*Several times a year the very best from the Bavaria world.  
For friends, fans and charter skippers.*

**Mail to: [abo@bavariayachts.com](mailto:abo@bavariayachts.com)**



**JETZT  
ABONNIEREN  
SUBSCRIBE  
NOW**

Die abgebildeten Yachten sind teilweise mit aufpreispflichtigen Extras ausgestattet. Angaben über die Beschaffenheit basieren auf Konstruktionszeichnungen und können von der tatsächlichen Ausführung abweichen. Dieses Magazin ist kein Vertragsbestandteil. Alle Beschreibungen, Darstellungen usw. dienen lediglich der Veranschaulichung. Druckfehler, technische Änderungen und Irrtümer sind vorbehalten. Farbabweichungen sind drucktechnisch möglich.  
© BAVARIA 2021

Some of the yachts shown here are equipped with optional extras which are available at additional cost. Some details are based on design drawings and the final execution might differ. This magazine is not a part of a contract. All descriptions, photos etc. are for illustration purposes only. Printing errors, technical changes and errors are reserved, printed colours may differ slightly from the actual colours.  
© BAVARIA 2021

7 - 12 SEPTEMBER 2021

CANNES - VIEUX PORT & PORT CANTO



YACHTING  
FESTIVAL



CANNES



Design © abracadabra-studio.com

1<sup>ST</sup> EUROPEAN ON WATER BOAT SHOW



MOTOR BOATS  
VIEUX PORT



SAILING BOATS  
PORT CANTO

[www.cannesyachtingfestival.com](http://www.cannesyachtingfestival.com)





**BAVARIA**  
YACHTS



*Passion made*  
BAVARIA  
SR41

