



YACHTGUTACHTEN.EU
B O A T E X P E R T I S E

Leitfaden für Fahrtensegler und Yachteigner
Band 7

Bavaria 47 Ocean

Praxiswissen für sichere Entscheidungen an Bord

Dipl.-Ing. Frank Reinecke | Yacht-Sachverständiger

**Mit Großserienyachten um die Welt – geht das?
Eine Serie über Serienyachten**



Die Bavaria 47 Ocean des Autors, ein Klassiker aus dem Jahr 2002, ausgerüstet für die Reise des Lebens. Nun über 5 Jahren ist sie das Zuhause auf See für das Eigentümerpaar Heike und Frank Reinecke. Aktuell liegt die Yacht in Neuseeland, ein Zwischenstopp auf einer Langfahrt, die sie über zwei Ozeane geführt hat.

Großserienyachten – Voraussetzungen für die Langfahrt und das Leben an Bord

Wer sich mit dem Gedanken trägt, auf große Fahrt zu gehen, denkt oft an speziell ausgerüstete Blauwasseryachten. Doch auch viele Großserienyachten bieten mit entsprechenden Anpassungen das Potenzial, für Langfahrten genutzt zu werden. Ob Weltumsegler, Entdecker oder einfach Langzeitsegler: Die Möglichkeiten mit einer gut vorbereiteten Serienyacht sind vielfältig.

Dabei ist Langfahrt nicht zwangsläufig mit einer Weltumsegelung gleichzusetzen. Gemeint sind längere Aufenthalte an Bord, mit möglichst hohem Komfort und einem Maß an Autarkie, das von der Yacht und ihrer Ausrüstung abhängt. Viele Großserienyachten werden zwar primär für Urlaubs- oder Wochenendtörns gebaut, doch sie können gut ausgestattet auch zum schwimmenden Zuhause werden.

Breite Auswahl: Großserienyachten als Fahrtenyachten

Nicht jede Serienyacht eignet sich automatisch für die Langfahrt, aber viele Modelle bieten eine solide Basis. Es gibt dabei keine einheitliche Klassifizierung. Entscheidend sind Konstruktion, Bauqualität, Ausrüstung und die Möglichkeit zur Individualisierung.



Die Ausrüstung auf dieser Jeanneau Sun Odyssey 40 lässt erkennen, dass dieses Boot für mehr als nur Küstensegeln ausgerüstet ist: ein Dinghi auf dem Vorschiff, Maststufen am Mast, ein Beiboot an der Reling, großzügige Solarflächen auf dem Geräteträger, ein leistungsstarker Außenborder und eine „Dishy“ von Starlink. Die Eigner segelten mit diesem Boot von Spanien nach Neuseeland und planen, die Welt zu umrunden.

Einrumpf – Monohulls

Die überwiegende Mehrheit der Großserienyachten sind Einrumpfboote mit festem Kiel. Sie sind meist als Kielboote mit Bleiballast oder einem Verbund aus Stahl und

Eisen ausgeführt, was für eine gute Stabilität und Kintersicherheit sorgt. Einrümpfer bieten oft ein angenehmeres Verhalten bei schwerem Wetter, insbesondere auf Amwindkursen. In Passat-Regionen mit gemäßigter Weller spielt ein Mehrrümpfer seine Stärke aus und bewegt sich ruhig durch das Wasser und schafft ein hohes Maß an Komfort an Bord.

Die Segeleigenschaften variieren je nach Rumpfform, Takelung und Ausstattung. Viele Serienmodelle lassen sich gut einhand oder mit kleiner Crew segeln. Für Langfahrt wichtig, sind zudem Ausbaureserven für Solarpaneele, Windgenerator, Wärmemaker, Windsteueranlagen, zusätzliche Tankreserven, Diesel-Generator aber auch der Stauraum für Proviant und Ersatzteile.



Diese Bavaria 50 Cruiser ist das Zuhause einer holländischen Familie mit drei Kindern auf Weltumsegelung. Wie bei vielen Großserienyachten ist die Möglichkeit zur Dieselbevorratung begrenzt. Zusätzliche Kanister an Deck sorgen daher für Sicherheit auf längeren Passagen und gehören zum gewohnten Bild auf Langfahertyachten. Auch ein 20-Liter-Wasserknister an der Reling ist zu sehen, eine wichtige Notfallreserve.

Mehrrümpfer – Katamarane und Trimarane

Serienkatamarane erfreuen sich bei Langfahrern wachsender Beliebtheit. Nicht zuletzt wegen des großzügigen Platzangebots und des Wohnkomforts an Bord. Durch die große Breite ergibt sich eine hohe Formstabilität, wodurch auf einen Kiel verzichtet werden kann. Gleichzeitig ermöglicht die geringe Tiefe das Anlaufen flacher Ankerbuchten.

Katamarane sind in der Regel schneller als gleichlange Einrümpfer, bieten deutlich mehr Wohnraum, haben aber andere Anforderungen bei Manövern, im Seeverhalten bei schwerem Wetter und beim Liegen in der Welle. Für Langfahrt entscheidend ist die Zuladungsreserve und die ist begrenzt. Viele Serienkatamarane z.B. von Lagoon oder Leopard sind in der Werftversion auf Charterbetrieb ausgelegt und benötigen Nachrüstungen in Technik.



Katamarane der Marke Outremer sind bei Langfahrtenseglern beliebt, da sie auf längeren Passagen oft Tagesetmale von deutlich über 150 Seemeilen erreichen. Die seitlichen Schwerter auch Daggerboard erlauben auch Reviere mit wenig Tiefgang.



Diese Lagoon 410 gehört einem Eigentümerpaar aus UK und befindet sich auf halber Strecke ihrer Weltumsegelung von Griechenland nach Neuseeland. Die großzügige Breite des Katamarans ermöglicht den Einbau eines Geräteträgers mit großer Solarfläche. Eine hervorragende Grundlage für die Energieversorgung an Bord.



Auf dem Geräteträger dieses Katamarans sind 6 leistungsfähige Solarflächen nahezu schattenfrei installiert. Das entspricht einer Leistung von 1800Wp und ist für die Energieversorgung an Bord ein großer Vorteil.

Im Verlauf dieser Artikelserie sollen unterschiedliche Großserienyachten auf Ihre Langfahrtauglichkeit auch anhand der Einschätzung ihrer Eigner beurteilt werden.

Viele Großserienyachten, egal ob Ein- oder Mehrkörper, bieten mit der richtigen Vorbereitung eine gute Grundlage für die Langfahrt. Wichtig ist eine realistische Einschätzung der Anforderungen und eine gezielte Auswahl von Rigg, Rumpf, Ausstattung und Ausbaustandard. Wer bereit ist, in Planung, Nachrüstung und Pflege zu investieren, kann mit einer Serienyacht sicher und komfortabel um die Welt segeln.

Zum Auftakt: Ein Blick auf Normen und Yacht-Zertifizierungen

Die CE-Zertifizierung für Boote ist seit dem **16. Juni 1998** verbindlich für alle neuen Sportboote, die innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden. Diese Klassifizierung stammt aus der EU-Richtlinie für Sportboote 2013/53/EU (früher 94/25/EG) und wird durch die CE-Kennzeichnung vergeben. Sie gilt für Boote zwischen 2,5 m und 24 m Länge, die für Sport- und Freizeit Zwecke gebaut wurden.

CE-Seetauglichkeitskategorien:

CE	Bezeichnung	Einsatzgebiet	Maximale Bedingungen
A	Hochsee	Ozeane, lange Fahrten	Wind > 8 Bft, Wellen > 4 m
B	Offshore	Küstenferne Seegebiete	Wind < 8 Bft, Wellen < 4 m
C	Küstennahe Gewässer	Küsten, Buchten	Wind < 6 Bft, Wellen < 2 m
D	Geschützte Gewässer	Seen, Flüsse, Kanäle	Wind < 4 Bft, Wellen < 0,5 m

CE-Kategorie A – Kein Garant für echte Ozeantauglichkeit

Auch wenn die CE-Kategorie A mit dem Prädikat „Hochsee“ versehen ist, bedeutet das nicht automatisch, dass ein entsprechend eingestuftes Boot uneingeschränkt für

Langfahrten oder Weltumsegelungen geeignet ist. Vielmehr handelt es sich bei der CE-Klassifizierung um eine technische Einstufung, die auf bestimmten konstruktiven Mindeststandards basiert etwa in Bezug auf Stabilität, Auftrieb, Freibordhöhe, Entwässerungssysteme oder die strukturelle Festigkeit des Rumpfes.

Boote mit der Kategorie A dürfen zwar offiziell bei Windstärken über 8 Beaufort und Wellenhöhen über 4 Metern eingesetzt werden, dennoch kann ihre tatsächliche Eignung für die Langfahrt stark variieren. Während manche CE-A-Yachten hervorragend für eine Atlantiküberquerung oder eine Weltumsegelung ausgerüstet sind, fehlt es anderen an wesentlichen Aspekten wie Zuladungsreserven, Autarkie, Reparaturzugänglichkeit oder Schutz für Crew und Technik. Die CE-Kategorie A sollte deshalb nicht als alleinige Entscheidungsgrundlage für eine ozeantaugliche Yacht herangezogen werden, sie ist ein sinnvoller Anhaltspunkt, aber kein Qualitätsnachweis für Blauwassertauglichkeit.

Was beinhaltet eine Zertifizierung durch Lloyd's Register?

Die Zertifizierung nach Lloyd's Register stammt von einer der ältesten und renommiertesten Klassifikationsgesellschaften der Welt, gegründet 1760 in London als „Register of Shipping“. Ursprünglich erstellt für Versicherer und Reeder, um den Zustand von Schiffen zu klassifizieren. Heute ein weltweit tätiger, unabhängiger technischer Dienstleister für Klassifikation, Zertifizierung, Inspektionen und Beratung.

Die Lloyd's-Zertifizierung (z. B. „Built to Lloyd's Register Classification“) umfasst eine Reihe technischer Standards und regelmäßiger Prüfungen. Die wichtigsten Punkte:

1. Klassenvorschriften: Die Yacht muss nach den Lloyd's Rules for the Classification of Yachts and Small Craft gebaut werden.
2. Bauaufsicht („Survey“): Während des gesamten Baus (bei Neubauten) oder im Zuge eines Refits werden regelmäßig Inspektionen durch Lloyd's-Sachverständige durchgeführt.
3. Zertifikate: Nach erfolgreicher Inspektion erhält das Boot ein Zertifikat, z. B.: Certificate of Classification z.B. Hull Certificate MCA LY3/LY4-Konformität (für gewerbliche Yachten)

Ein Boot kann entweder voll klassifiziert oder nach bestimmten Standards gebaut worden sein z. B. "Built to Lloyd's standard, not classed", was bedeutet: Regeln eingehalten, aber keine dauerhafte Überwachung.

Die Lloyd's-Zertifizierung ist freiwillig und mit erheblichem Aufwand und Kosten verbunden. Die meisten Großserienyachten sind nicht Lloyd's-zertifiziert, sondern nur CE-zugelassen. Einige hochwertige Yachten z. B. von Oyster oder Contest werden nach Lloyd's-Standards gebaut und zertifiziert.

Die Lloyd's-Zertifizierung bietet ein hohes Maß an technischer Sicherheit und Qualitätsnachweis. Im Serienyachtbau hat sie jedoch deutlich an Bedeutung verloren, vor allem aus drei Gründen: Kosten, Bürokratie und die Einführung der CE-Norm.

Für den Autor war es unter anderen ein wichtiges Kaufkriterium seiner Bavaria 47 Ocean, welche Lloyd's-zertifiziert ist. Diese Zertifizierung durch die Bavaria Werft ist nicht üblich, da die Boote dieser Werft mit einer CE-Zertifizierung ausgeliefert werden.

EG-Konformitätserklärung gemäß EG-Richtlinie „Sportboote“ 94/25/EG, Anhang XV	
Hiermit erklären wir, daß nachstehend näher bezeichnetes Boot in seiner Konzeption und Bauart sowie in der von uns in Verkehr gebrachten Ausführung den grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen der EG-Richtlinie „Sportboote“ entspricht. Bei Änderungen am Boot, die die „grundlegenden Sicherheitsanforderungen“ berühren und nicht mit uns abgestimmt sind, verliert diese Erklärung ihre Gültigkeit.	
Bezeichnung des Bootes:	Bavaria 47 Ocean
Bootstyp:	Kielyacht
Seriennummer des Rumpfes:	DE-BAVL47C5L102
Entwurfs-Kategorie:	A (Hochsee)
Zertifizierungs-Modul:	B + C
Anwendbare Richtlinien:	EG-RL Sportboote (94/25/EG)
Angewandte Normen:	siehe Anlage
Prüfende Stelle:	Lloyd's Register Quality Assurance GmbH - Yacht Services -
Anschrift:	Mönckebergstr. 27, D - 20095 Hamburg
Prüfmodul: B	Baumusterprüfzertifikat Nr.: 220/00

Foto-04: Die Konformitätserklärung ist seit 1998 für alle Sportboote verpflichtend.

Das Comfort Ratio bzw. der Komfort Wert – ist eine unabhängig von Normen wichtige Kennzahl zum Verhalten einer Segelyacht bei Seegang:

Neben Zertifizierungen gibt es noch eine bemerkenswerte Einordnung von Booten nach dem Bewegungsverhalten einer Segelyacht bei Seegang. Dazu hat Ted Brewer ein Kanadisch-amerikanischer Yachtkonstrukteur eine Formel entwickelt:

$$CR = \frac{\text{Verdrängung (lbs)}}{0,65 \times (0,7 \times \text{LWL (ft)} + 0,3 \times \text{LOA (ft)}) \times \text{Beam (ft)}^{1,333}}$$

Foto-11: CR steht für das Comfort Ratio oder Komfort Wert und lässt sich durch die vier Maßzahlen eines Bootes berechnen.

Eine Berechnung am Beispiel der Bavaria 47 Ocean

Parameter	Wert
LWL (Wasserlinienlänge)	12,23 m (40,12 ft)
LOA (Länge über alles)	14,68 m (48,17 ft)

Parameter	Wert
Breite (max. Rumpfbreite)	4,45 m (14,6 ft)
Verdrängung (beladen)	13.700 kg (30.203 lbs)
Comfort Ratio (CR)	≈ 31,2

Bei der Verdrängung ist das Bruttogewicht entscheidend. Die Bavaria 47 Ocean wird mit einer Nettoverdrängung von 11.900 kg ausgeliefert. Gemäß Werftempfehlung ist eine Zuladung von 1.800 kg möglich. Die Summe von 13.700 kg kann als Bruttogewicht verwendet werden.



Foto-05: Bei einer Zuladung von mehr als 1.800 kg kann das Übergewicht die Stabilität und das Fahrverhalten der Yacht negativ beeinflussen sowie zu strukturellen Schäden führen. Eine Überladung ist daher unbedingt zu vermeiden.

Welche Aussage kann mit dem berechneten Wert getroffen werden?

Wert Interpretation des Comfort Ratio

- < 20 Sehr sportlich, eher unkomfortabel im Seegang
- 20–30 Durchschnittliche Fahrtenyacht
- 30–40 Komfortable Fahrtenyacht, geeignet für Langfahrt
- > 40 Sehr schweres und träges Boot – rollt weniger, kann „lahm“ wirken



Die Bavaria 47 Ocean des Autors segelt sicher und zuverlässig um die Welt. Mit einem CR von 31,2 ist sie eine komfortable Fahrtenyacht. Doch die Crew weiß genau, wo die Grenzen dieses Bootstyps liegen.

Ein Hinweis in Bezug auf die Comfort Ratio bei Mehr-Rumpfbooten

Die Comfort Ratio wurde für Ein-Rumpfboote entwickelt. Katamarane oder Trimaranen erreichen dabei oft niedrige Werte, das sagt jedoch nichts über ihren tatsächlichen Komfort aus.

Der Grund ist: die Breite und eine geringe Verdrängung verzerren das Ergebnis mathematisch, daher ist diese Formel eher nicht auf Mehr-Rumpfboote anzuwenden.

Tatsächlich bieten Kats oft hohen Wohn- und Bewegungskomfort, besonders bei Passatbedingungen. Allerdings kann es bei starker See zu Stampfen und harten Wasserschlägen gegen Rumpf und das Brückendeck kommen.

Aussagekräftiger für Katamarane sind die Kennwerte wie Zuladungsreserve, Brückendeckhöhe und Trägheitsverhalten.

Eine Möglichkeit der Abgrenzung zwischen Großserien- und Blauwasseryachten kann die Betrachtung des Comfort Ratio sein.

Neben der Ausstattungsmöglichkeiten und Erweiterungen einer Großserienyacht, ist eine Blauwasseryacht bereits für die Langfahrt optimiert.

Ein Beispiel für eine aus jahrzehntelanger Praxis entwickelte Blauwasseryacht ist die Garcia Exploration 45 mit einem Comfort Ratio von 32,29. Schon das Rumpfmateri- al aus Aluminium hebt sie deutlich von typischen Großserienyachten ab. Kein Geringerer als Jimmy Cornell brachte seine umfassende Erfahrung in die Konzeption und Ausstattung dieses Bootes ein.

Ein weiteres Beispiel ist die Oyster 495, die serienmäßig mit einem Lloyd's Moulding Certificate ausgeliefert wird. Ein Qualitätsnachweis, den nur wenige Großserienyachten dieser Größe bieten. Es weist ebenfalls ein beachtenswertes Comfort Ratio von 37,77 aus.

Wenn beide Yachten mit einer vollständigen und langfahrttauglichen Ausstattung aus der Werft an den neuen Eigner übergeben werden, kostet eine Oyster 495 inklusive Umsatzsteuer ca. 1,6 Mio. € inklusive Umsatzsteuer. Etwas günstiger kommt die Garcia Exploration 45 mit ca. 1,1 Mio. € inklusive Umsatzsteuer daher.

Aus dem Blickwinkel des verfügbaren Budgets, stellt sich die Frage, ob nicht auch eine Yacht aus einer großen Serie die Anforderungen einer Langfahrt erfüllen kann oder zu mindestens auf diese Anforderungen umgerüstet werden kann.

Große Serien werden z.B. von Bavaria, Hanse, Beneteau, Jeanneau und vielen anderen Werften produziert.



Das Eignerpaar der S/Y Manatee hat die Bavaria 47 Ocean 2016 von ihren Ersteignern an der Ostsee gekauft und ist damit seit Mai-2020 auf Langfahrt.

Unterwegs auf großer Fahrt mit der S/Y Manatee um die Welt

Seit Mai 2020 ist der Autor mit seiner Frau und ihrer S/Y Manatee, einer Bavaria 47 Ocean aus dem Jahr 2002, auf Langfahrt. Derzeit liegt das Boot in Neuseeland, gut 16.000 Seemeilen vom Ausgangspunkt entfernt.

Bereits 2016 fiel die Entscheidung für dieses Boot. Damals wurde die S/Y Manatee in Laboe an der Ostsee von den Ersteignern gekauft. Sorgfältig geprüft und in den folgenden Jahren Schritt für Schritt auf die Anforderungen einer Langfahrt vorbereitet. Viele Wochenenden, Urlaube und etliche Probeschläge flossen in die Planung und Erprobung.

Zum Kaufpreis von 162.000 Euro kamen rund 50.000 Euro hinzu, die gezielt in die Ausrüstung für die Langfahrt investiert wurden. Doch mit der Anschaffung ist es nicht getan: Wer auf den Weltmeeren unterwegs ist, muss kontinuierlich in Wartung und Instandhaltung investieren. Die S/Y Manatee verlangt, wie jede Blauwasseryacht ein solides jährliches Budget, damit sie zuverlässig und sicher bleibt. Allein der fast einjährige Aufenthalt in Neuseeland mit einer langen Liste von Reparaturen und Wartungen verschlang rund 12.000 Euro für Ersatzteile und Material.

Heute ist die S/Y Manatee nicht nur ein Zuhause auf See, sondern auch das Ergebnis beständiger Pflege, jahrelanger Vorbereitung und des klaren Ziels, weiterhin sicher und selbstbestimmt zu segeln.

Aus den gesammelten Erfahrungen haben sich Anforderungen an ein geeignetes Boot für die Langfahrt herauskristallisiert.

Rigg und Segel auf Langfahrt

Das Rigg und die Segel einer Langfahrtyacht müssen besonders robust, sicher und wartungsarm sein, da sie unter anspruchsvollen Bedingungen – wie Starkwind, langen Seepassagen und wechselhaftem Wetter – zuverlässig funktionieren müssen.

Wichtige Anforderungen im Überblick:

Robustheit und Zuverlässigkeit: Stark dimensionierte Masten, Stagen und Wanten sind entscheidend, um Sturm und Dauerbelastung sicher zu überstehen.

Einfache Bedienbarkeit: Rollreffanlagen für Groß- und Vorsegel erleichtern das Refen bei zunehmendem Wind. Idealerweise lassen sich alle Leinen aus dem Cockpit bedienen.

Passendes Rigg-Layout: Ein Toprigg hat sich im Blauwassersegeln bewährt. Ein Kutterrigg mit zusätzlichem Vorstag und reduzierter Vorsegelfläche bietet mehr Flexibilität bei starkem Wind.

Segelqualität: Dacron-Segel mit UV-Schutz sind auf Fahrtenyachten üblich. Ein Leichtwindsegel (z. B. Code Zero oder Gennaker) kann auf Passagen mit wenig Wind sehr nützlich sein.

Bewährte Segelkonfiguration auf Langfahrt

Die Bavaria 47 Ocean des Autors ist mit einem einfachen, aber praxistauglichen Segelplan ausgerüstet: eine Genua und ein Großsegel.

Über die Ergänzung mit einem Leichtwindsegel wurde nachgedacht, jedoch erwiesen sich Leinenführung und Anschlagpunkte als zu aufwendig. Auch ein Kutterstag war lange ein Thema. Letztlich wurde darauf verzichtet, da die dafür notwendige strukturelle Verbindung mit dem Rumpf zu aufwendig gewesen wäre.

Ein befreundeter Segelmacher gab stattdessen einen interessanten Hinweis: Schaumstreifen im Vorliek der Genua. Mit dieser Ausstattung lässt sich die Genua auch in den verschiedenen Reffstufen gut fahren, da das Profil stabil bleibt und die Amwind-eigenschaften erhalten bleiben.

Da der Mast der Bavaria 47 Ocean weit vorne im Schiff steht, funktioniert diese einfache Besegelung in Kombination mit einem durchgelatteten Rollgroß im Mast auch für eine kleine Crew sehr gut. Sie lässt sich problemlos handhaben und deckt die statistisch häufigsten Windbedingungen effizient ab.

Bei achterlichen Winden wird die Genua selbstverständlich ausgebaumt. Der Großbaum ist dabei immer mit einem Bullenstander gesichert.



Weniger ist mehr vor allem bei einer kleinen Crew. 64qm Rollgenua aus Premium Dacron mit einem Tuchgewicht von 410g/qm und das Rollgroßsegel mit 42qm und einem Tuchgewicht von 450g/qm.



Fünf Schaumstoffstreifen sind in der Genua eingenäht und halten, was der Segelmacher versprochen hat. Das Top Rigg ist für das Boot ausreichend dimensioniert. Oberwanten, Achterstag und Vorstag bestehen aus 12 mm 19x1 Edelstahldrahtseile.



Mit ausgebaumter Genua segelt es sich auf der Passatroute komfortabel. Meist wird die Genua gerefft, da der Passat häufig mit mehr als 20 Knoten weht.

Antrieb und Dieselversorgung

Auch der Motor spielt eine zentrale Rolle. Er muss zuverlässig lange Strecken überbrücken können, etwa bei längeren Flautephasen. Dafür sind ausreichende Tankkapazitäten wichtig. Entscheidend ist aber vor allem, dass der Diesel sauber bleibt: Doppelfilteranlagen oder ein Tagestank, der über einen Vorfilter aus dem Haupttank befüllt wird, sind bewährte Systeme zur Kraftstoffsicherung.



Die grüne Farbe lässt es schon erahnen, es handelt sich um ein Volvo Penta in diesem Fall ein TMD22 auf Basis des Perkins Prima M50.

Die Verbindung zwischen Volvo Penta und Perkins

Zeitraum	Entwicklung	Beispiele
1970er-frühe 1980er	Beginn der Kooperation mit Perkins für kleine bis mittlere Marine-Dieselmotoren. Grundlage oft aus der Perkins-4.108 Familie.	MD17, MD21, MD29
Mitte 1980er-Ende 1990er	Intensive Nutzung von Perkins-Industriemotoren, vor allem der Prima-Serie . Volvo Penta marinierte den Grundmotor und vergab eigene Bezeichnungen.	MD22, TMD22 (Perkins Prima M50), MD2040 (Perkins 103-15)
ab ca. 1998	Schrittweise Ablösung der Perkins-Basis. Einführung von Motoren aus der Volvo-Trucks-/Construction-Technik, angepasst für den Marineeinsatz.	D1- und D2-Serie (Volvo Group eigene Entwicklung)
ab ca. 2005	Vollständige Eigenentwicklungen oder Nutzung von Volvo-Group-Blöcken mit marinisierter Ausführung. Fokus auf elektronische Einspritzung und Einhaltung strengerer Abgasnormen.	D3, D4, D6, D13
heute	Ausschließlich eigene Plattformen innerhalb der Volvo Group. Perkins	Alle aktuellen Volvo-Penta-Motoren

Zeitraum	Entwicklung	Beispiele
	kins spielt keine Rolle mehr. Ersatzteile für ältere Perkins-basierte Modelle sind weiterhin verfügbar, oft günstiger direkt über Perkins-Händler.	

Antriebseinheit: Volvo Penta TMD22 mit Wellenanlage

Serienmäßig wurde in der Bavaria 47 Ocean ein Volvo Penta TMD22 mit mechanischem Wendegetriebe und klassischem Wellenantrieb verbaut. Letzteres stand für den Autor ganz oben auf der Anforderungsliste bei der Bootssuche. Der Wellenantrieb gilt im Langfahrteinsatz als robuster und einfacher zu warten als Saildrives, da er ohne empfindliche Manschetten und Aluminium-Unterwassergetriebe auskommt. Bei Saildrive-Anlagen zählt die Wellendichtung der Antriebswelle zu den typischen Verschleißteilen und kann im Betrieb immer wieder Probleme verursachen.

Der TMD22 basiert konstruktiv auf einem Perkins Prima M50, was einen klaren Vorteil bietet: Viele mechanische Baugruppen und Verschleißteile sind auch über das Perkins-Ersatzteillager weltweit verfügbar. Ein entscheidender Faktor, wenn man abseits der großen Yachtzentren unterwegs ist.

Schwachpunkt Turbolader im Abgaskanal

Eine konstruktive Besonderheit und potenzieller Schwachpunkt ist der Turbolader im Abgaskanal. Turbolader arbeiten optimal, wenn sie regelmäßig mit hoher Drehzahl betrieben werden (im Fall des TMD22 rund 2.300–2.800 U/min unter Last). Bei längeren Marschfahrten mit niedriger Drehzahl lagern sich im Abgasgehäuse und am Turbinenrad Rußpartikel ab. Diese können im Extremfall zu Leistungsverlust, schwergängigem Lader oder Materialschäden führen.

Auf der S/Y Manatee musste der Turbolader nach etwa 2.000 Betriebsstunden ersetzt werden. Der Ausbau zeigte deutliche Verrußung im Abgasgehäuse. Gleichzeitig wurde das serienmäßige Abgasknie mit Verbindung zum Wassersammler gegen einen Edelstahlkrümmer ersetzt, um Korrosion durch Seewassereintrag dauerhaft zu vermeiden.

Abgesehen von dieser Schwachstelle zeigt sich der TMD22 als sehr zuverlässiger Antrieb. Entscheidend dafür ist jedoch eine konsequente Wartung.

Regelmäßige Kontrolle und Reinigung des Wärmetauschers sowie Überprüfung der Impeller fördern ausreichende Kühlwasserversorgung.

Verwendung von sauberem Diesel aus dem Tagestank, regelmäßiger Filterwechsel (Vor- und Feinfilter) und ein Wasserabscheider sind Pflicht, um Einspritzanlage und Brennraum zu schützen.

Wendegetriebe: ZF-Revision nach 2.000 Betriebsstunden

Das verbaute mechanische Wendegetriebe MS25A-A zeigte nach rund 2.000 Betriebsstunden Verschleißerscheinungen: An der Hauptwelle hatten sich Grübchen gebildet. Eine typische Folge von Oberflächenermüdung bei hoher Belastung. Die abgetragenen Metallpartikel zirkulierten im Ölkreislauf und beschädigten die Andruckplatte für den Vorwärtsgang. Das Symptom: Der Vorwärtsgang ließ sich nur noch

sporadisch einlegen, zunächst gelegentlich und dann immer häufiger. Die Entscheidung fiel auf eine Revision anstelle eines Komplettaustauschs.

In einer ZF-Vertretung in Auckland (Neuseeland) wurde das Getriebe komplett zerlegt, gereinigt, die Hauptwelle und Andruckplatte erneuert und das Lagerspiel eingestellt. Die Werkstatt lieferte einen detaillierten Schadens- und Arbeitsbericht, und sämtliche Altteile wurden zur Dokumentation übergeben. Ein vorbildlicher Service, der deutlich unter dem Budget eines neuen Getriebes blieb.

Die Kombination aus Perkins-basiertem Volvo Penta TMD22 und mechanischem Wellenantrieb bietet eine solide Grundlage für Langfahrten. Schwachpunkte wie der Turbolader im Abgaskanal und das Getriebe sind bekannt und mit gezielter Wartung sowie rechtzeitigen Eingriffen beherrschbar. Wer auf weltweite Ersatzteilverfügbarkeit achtet und seine Maschine im Lastbereich betreibt, kann mit diesem Antrieb viele Jahre zuverlässig unterwegs sein.



Ein Turbolader von Garrett im Abgaskanal. Er steigert die Motorleistung und verbessert den Wirkungsgrad. Damit sich jedoch keine Rußablagerungen bilden, muss der Motor regelmäßig mit Drehzahlen über 2.300 U/min betrieben werden. Unten im Bild ist das revidierte Wendegetriebe von ZF zu sehen.

Dieselvorrat für die Langfahrt

Bei der Suche des Autors nach einem geeigneten Boot für die Langfahrt war unter anderem entscheidend, dass mindestens 500 Liter Diesel gebunkert werden können.

Damit schieden viele Großserienyachten frühzeitig aus. Eine werftseitige Nachrüstung zusätzlicher Dieseltanks ist in der Regel mit strukturellen Eingriffen verbunden und erfordert oft eine neue CE-Zertifizierung.

Die Bavaria 47 Ocean des Autors wurde ab Werk mit zwei Kunststofftanks im Heck ausgeliefert, die zusammen 460 Liter fassen. Im Rahmen der Langfahrtvorbereitungen wurde im Motorraum ein zusätzlicher Kunststofftank der Firma CAN PLASTIC als Tagestank installiert. Dieser wird über eine Pumpe und einen Separ-Filter aus den Haupttanks gespeist.

Der ursprünglich verbaute Kunststofftank zeigte nach rund zwei Jahren Spannungsrisse und wurde undicht. Auch ein zweiter Versuch mit einem verbesserten Polyethylen-Tank von CAN PLASTIC blieb nicht dauerhaft erfolgreich. Nun kommt ein 49-Liter-Edelstahltank desselben Herstellers zum Einsatz. Offenbar eine neue Produktlinie im Sortiment der italienischen Firma.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass für die Pazifikpassage zusätzliche Dieselkanister mit einem Gesamtvolumen von 140 Litern in Panama angeschafft wurden. Sie stehen gut gesichert an der Reling auf dem Vordeck. Besonders in entlegenen Revieren wie den Marquesas oder den Tuamotus erweisen sie sich bei der Dieselbeschaffung als äußerst hilfreich.



Nachgerüsteter 110-Liter-Tagestank im geräumigen Motorraum. Die Befüllung erfolgt über einen Separ-Filter mit Vakuummeter, sodass der Diesel frei von Dieselpest und Wasser bleibt. Die Haupttanks werden stets mit Grotamar 82 Additiv nachgetankt.



Die Erfahrungen der vergangenen Jahre machten deutlich, für die Crew der S/Y Manatee kommt als Tagestank nur noch Edelstahl infrage.



Auf Langfahrt kann ein ausreichender Dieselvorrat im Ernstfall entscheidend für die Sicherheit sein. Sieben 20-Liter-Kanister sind hier als Reserve sicher auf dem Vorschiff verstaut und jederzeit griffbereit. Mit einem Schüttelschlauch lässt sich der Haupttank daraus schnell und sauber befüllen.

Steuerung auf See

Auf Langfahrt wird selten von Hand gesteuert. Autopilot oder Windsteueranlage übernehmen in der Regel 95-100 % der Steuerarbeit. Der Autopilot muss für die

Yachtgröße geeignet und die Ruderanlage möglichst leichtgängig sein. Ob mechanische oder hydraulische Systeme zum Einsatz kommen, hängt von vielen individuellen Faktoren ab. Auch bei Windsteueranlagen gibt es verschiedene Systeme, deren Eignung sich nach Schiffstyp und Revier richtet.

Verlässlicher Helfer auf See: Der Autopilot der S/Y Manatee

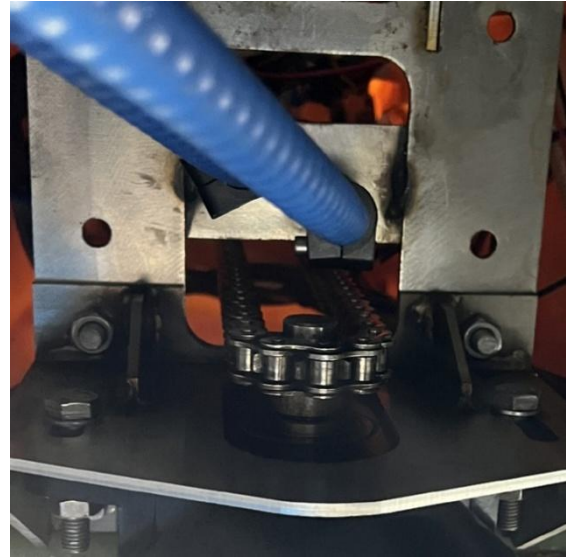
Auf längeren Passagen ist ein funktionierender Autopilot oder eine Windsteueranlage für kleine Crews unverzichtbar. Der Autor setzt auf der S/Y Manatee seit über zwei Jahrzehnten auf das bewährte System Raymarine ST6001. Der kräftige Lewmar-Antriebsmotor treibt über eine Kette das Steuerrad an. Über denselben Kettenantrieb sind auch die Steuerseile mit dem Ruderquadranten verbunden, ein robustes und effektives System.

Der Autopilot unterstützt sowohl Kurs- als auch Windsteuerung, wobei sich die Kurssteuerung als deutlich zuverlässiger herausstellt. Auf Passagen übernimmt der Autopilot nahezu vollständig die Steuerarbeit und zeigt sich dabei außerordentlich stabil und präzise. Die Grenzen des Systems sind der Crew bekannt: Bei starken Böen, etwa in Squalls mit kurzen, steilen Wellen über vier Meter Höhe, ist gelegentlich Handsteuerung erforderlich. Solche Situationen bleiben jedoch die Ausnahme; bislang war manuelles Steuern nur für wenige Stunden notwendig.

Sollten während einer Passage Komponenten des Autopiloten ausfallen, bleibt nur noch die Handsteuerung, eine körperlich fordernde Aufgabe über längere Zeit. Je nach Situation ist eine Reparatur unterwegs denkbar. Auf die Installation eines zweiten Autopiloten wurde bewusst verzichtet, da der Autor mit diesem Autopilotentyp auf mehreren Yachten durchweg sehr gute Erfahrungen gesammelt hat. Es wird auf seine Robustheit und Langlebigkeit vertraut.

Auf die Wartung der gesamten Ruderanlage wird größter Wert gelegt. Besonders wichtig ist dabei, übermäßiges Spiel am unteren Lager des Ruderschafts zu vermeiden. Auch die Leichtgängigkeit der Steuerung wird regelmäßig überprüft. Sie ist dann gegeben, wenn sich das Steuerrad mühelos mit dem ausgestreckten kleinen Finger drehen lässt.





Die Bedieneinheit des Autopiloten ist an der Steuersäule montiert. Sie ermöglicht sowohl die Steuerung nach festem Kurs als auch nach Windrichtung. Der kräftige Antriebsmotor des Autopiloten direkt unter der Steuersäule. Gut zu erkennen: die Kettenübertragung vom Autopilot-Motor. Diese führt direkt auf das Steuerrad. Ein zentrales Element des Steuerungssystems an Bord der S/Y Manatee.

Das Ankergeschirr auf Langfahrt ist ein absolut kritischer Bestandteil der Sicherheits- und Komfortausstattung. Eine Langfahrtyacht liegt viele Nächte vor Anker und oft in entlegenen Buchten, mit wechselnden Bedingungen, ohne Marina oder Hilfe in Reichweite. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an Zuverlässigkeit, Haltekraft und Redundanz. Grobe Anhaltspunkte sind: Eine Überdimensionierung des Ankers, eine feuerverzinkte mindestens 60 bis 100 Meter lange Kette meist 8 oder 10 mm Durchmesser sind Standard auf Langfahrt. Nicht zu vergessen ein zuverlässig arbeitende Ankerwinch und ein ausreichend dimensionierter Kettenkasten. Sinnvolle Ergänzungen des Ankergeschirrs sind ein Zweitanker, die Trip-Boje und natürlich ein zuverlässiges Tool zur Überwachung der Position vor Anker.

Sicherer Halt vor Anker

Die S/Y Manatee wurde bereits ab Werft mit einer 1200 W Lewmar Ankerwinch ausgestattet, ein wichtiger Pluspunkt für Langfahrtsegler. Für den Blauwassereinsatz wurden jedoch Kette und Anker gezielt erneuert: Zum Einsatz kommt nun eine 80 Meter lange, feuerverzinkte Ankerkette mit 10 mm Durchmesser sowie ein 33 kg schwerer Rocna-Anker. Ein bewährter Anker für unterschiedlichste Reviere und Untergründe.

Bei jedem Ankermanöver wird eine kräftige Zugentlastung von der Kette auf den stabilen, ausreichend dimensionierten Bugbeschlag gelegt. So bleibt die Ankerwinch frei von Zugbelastung. Eine entscheidende Maßnahme zur Vermeidung von Schäden bei längeren Liegezeiten durch Wind, Wellen und Strömung.

Ein konstruktiver Schwachpunkt vieler Bavaria-Yachten aus diesem Baujahr ist der Ankerkasten: Serienmäßig ist der Wasserablauf dort über dem Boden des Kastens angebracht, was dazu führt, dass stets ein Wasserrest stehen bleibt. Auf der Manatee

wurde dieser Mangel behoben. Ein neuer Ablauf wurde eingearbeitet, sodass der Ankerkasten nun vollständig entwässern kann.



Wird der Anker bei einer Serienyacht durch ein anderes Modell ersetzt, muss geprüft werden, ob er mit dem vorhandenen Bugbeschlag kompatibel ist. Dabei sind mehrere Kriterien zu beachten: Das problemlose Aus- und Einholen, eine sichere Lagerung in der Parkposition sowie die zuverlässige Sicherung während der Fahrt.



Die Zugentlastung wird mit Hilfe einer Kralle in die Ankerkette eingehängt und anschließend am Bugbeschlag belegt. So wird die Ankerwinde zuverlässig entlastet. Die Leine besteht aus einer gut dehnbarer und ausreichend dimensionierten Festmacherleine.

Ein Dinghy ist auf Langfahrt nicht nur ein Beiboot. Es ist das Auto, das Transportmittel, die Rettungsinsel, die Versorgungsplattform, der Werkstattwagen. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an Dinghy und Außenborder, besonders in puncto Sicherheit, Reichweite, Tragkraft und Zuverlässigkeit.

Ein Dinghy für die Langfahrt sollte stabil, tragfähig und langlebig sein. Besonders bewährt haben sich Festrumpf-Schlauchboote (RIBs) mit festem Aluminium- oder GFK-Boden. Sie bieten deutlich mehr Stabilität beim Ein- und Aussteigen sowie bei schwerer Beladung z.B. mit Dieselkanistern, Tauchausrüstung oder Einkäufen vom lokalen Markt. Eine Länge zwischen 2,50 m und 3,20 m hat sich als praktikabel erwiesen: groß genug für vier Personen samt Ausrüstung, aber noch handhabbar beim Verstauen an Bord oder beim Slippen an Land.



Dank UV-beständigem Hypalon-Material kommt dieses Dinghy auch ohne schützendes Cover aus. Selbst nach zehn Jahren in tropischer Sonne.

Beim Material stehen PVC und Hypalon zur Auswahl. Während PVC-Boote leichter und günstiger sind, überzeugt Hypalon mit deutlich besserer UV-Beständigkeit und Haltbarkeit, ein wichtiger Faktor unter tropischer Sonne. Breite Luftkammern und ein tiefer Luftkiel oder V-Boden verbessern die Seetauglichkeit und sorgen für eine angenehm trockene Fahrt, selbst bei etwas Welle.

Der Außenbordmotor ist das Herzstück des Systems. Eine Leistung von mindestens 6 PS ist empfehlenswert, bei größeren Dinghys oder bei häufigem Einsatz gegen Wind und Strömung auch 15 PS und mehr. Moderne Viertaktmotoren sind leise, sparsam und zuverlässig, jedoch auch schwerer als Zweitakter. Wer regelmäßig allein hantiert, sollte auf ein Gewicht unter 40 kg achten. Ein Bordkran oder Davits erleichtern das Handling. Für ausreichende Reichweite sorgt ein externer Tank mit mindestens 12 Litern Volumen; zusätzlich sollten ein Reservekanister und ein kleiner Werkzeug-/Ersatzteilsatz mitgeführt werden. Ein Zweitmotor an der Heckreling kann hilfreich sein.

Sicherheit spielt auch beim Dinghy eine große Rolle. Ein Not-Aus-Schalter mit Spiralkabel ist ebenso Pflicht wie stabile Halteleinen und Tragegriffe. In Revieren mit Dieb-

stahlrisiko sollte das Boot mit einem starken Stahlseil gesichert werden, auch der Außenborder sollte abschließbar sein. Besonders praktisch und gerade beim Ziehen an Land bei Ebbe, sind klappbare Transporträder am Heck.

Ein gut gewähltes Dinghy ist auf Langfahrt kein Luxus, sondern ein zentrales Arbeitsmittel. Wer hier in Qualität, passende Größe und kluge Ausstattung investiert, wird es im Alltag schätzen.

Dinghy an Bord der S/Y Manatee

Auf der S/Y Manatee kommt ein Caribe C8X zum Einsatz. Ein solides Dinghy mit doppelschaligem GFK-Boden und einem praktischen Staufach im Bug. Die voluminösen Schläuche bestehen aus Hypalon, was dem Beiboot eine ausgezeichnete UV-Beständigkeit verleiht. Im Bugstaufach finden sowohl Ersatzteile als auch ein 12-Liter-Benzintank Platz. Besonders praktisch: Eine Durchleitung vom Staufach nach achtern ermöglicht die geschützte Verlegung des Benzinschlauchs zum Motor.



Am Heck der S/Y Manatee hängt das Dinghy an stabilen Davits. Dank verstärkter Befestigungspunkte kann es am Ankerplatz samt Motor sicher über Nacht hochgezogen werden.

Das Caribe-Dinghy hat sich in der Praxis vielfach bewährt. Angetrieben wird es von einem 6-PS-Viertakt-Außenbordmotor von Tohatsu. Die verbaute Technik stammt aus einer über 20 Jahre alten Serie, die auch in Mercury-Motoren Verwendung findet. Mit einem Gewicht von etwa 25 kg lässt sich der Motor ohne Kran transportieren und montieren.

Als Notfalllösung ist zusätzlich ein robuster 2-PS-Zweitaktmotor ohne Gangschaltung an Bord. Diese kleinen Motoren gelten als nahezu unverwüstlich und sind besonders in abgelegenen Regionen ein zuverlässiges Backup.

Ein wichtiges Ersatzteil ist ein zweiter Vergaser besonders in Verbindung mit einem kleinen Ultraschallbad. Denn selbst bei Nutzung von 95-Oktan-Benzin kommt es immer wieder zu Ablagerungen im feinen Kanalsystem des Vergasers. Die Reinigung erfolgt einfach im Ultraschallbad mit etwas Spülmittel.



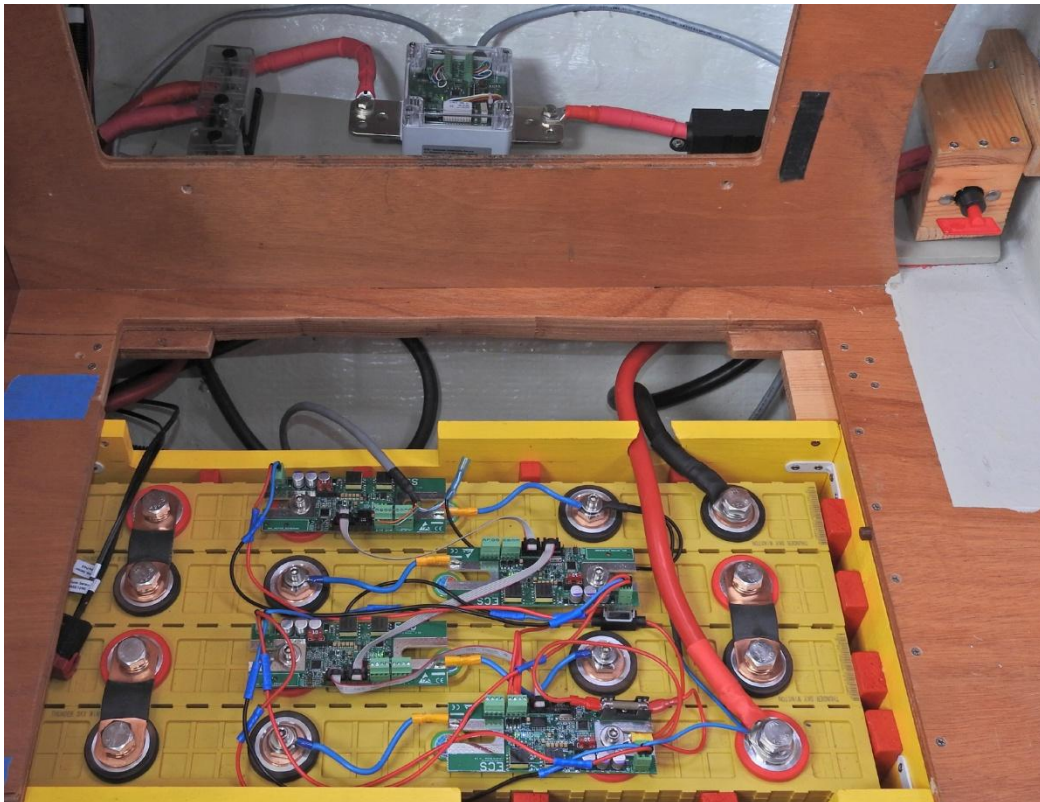
Ein Ersatzvergaser lässt sich bei Problemen schnell einbauen, sodass der Außenborder sofort wieder läuft. Der verschmutzte Vergaser wird später im Ultraschallbad gereinigt und als Reserve eingelagert. Um Verschmutzungen vorzubeugen, wird wenn möglich Benzin mit 95 Oktan getankt.

Ein Nachteil des Caribe C8X ist sein Eigengewicht mit 64 kg. Addiert man dazu noch die Gewichte von Motor, Tank und etwas Ausrüstung wiegt das Dinghy rund 100 kg. Nach Erfahrung des Autors lässt sich das Boot zu zweit dennoch gut an den Strand ziehen. Die ausklappbaren Räder am Heck helfen zwar auf befestigten Rampen, versagen im Sand aber weitgehend ihre Funktion.

Das **Energiemanagement auf einer Segelyacht** für die Langfahrt, füllt ganze Bücher und war das Thema der Diplomarbeit des Autors. Es ist zentraler Bestandteil der Bordtechnik, denn auf hoher See oder in abgelegenen Ankerbuchten gibt es keinen Landstrom. Die Energie muss autark, zuverlässig erzeugt, gespeichert und verteilt werden. Fehler im Energiemanagement führen schnell zu Komforteinbußen, Sicherheitsrisiken oder sogar Ausfällen wichtiger Systeme wie Navigation, Kommunikation oder Autopilot.

Der erste Schritt ist eine realistische Einschätzung des täglichen Energiebedarfs. Dabei sollten alle Verbraucher an Bord systematisch erfasst und ihr durchschnittlicher Verbrauch pro Tag in Amperestunden (Ah) berechnet werden – vom Kühlschrank über Navigationsinstrumente bis hin zum Autopiloten oder Wassermacher. Je nach Ausstattung und Crewgröße summiert sich der tägliche Energiebedarf auf 150 bis über 250 Ah.

Um diesen Bedarf zuverlässig decken zu können, braucht es eine entsprechend große und robuste Akkubank. AGM- oder Gel Akkus sind auf vielen Yachten noch Standard, während moderne Lithium Akkus (LiFePO₄) durch ihre hohe Energiedichte, tiefere Entladbarkeit und lange Lebensdauer immer beliebter werden. Für Langfahrt sollte die Gesamtkapazität eines Lithium Verbraucherakku bei mindestens 400 bis 600 Ah liegen.



Kern des Energiemanagement auf Langfahrt ist auf dieser Bavaria ein 700Ah LiFePo4 Akku mit Komponenten von Winston.

Da der Verzicht auf Landstrom Autarkie voraussetzt, müssen Energiequellen an Bord in der Lage sein, den täglichen Bedarf regelmäßig zu decken und das möglichst unabhängig vom Motorbetrieb. Die wichtigste Energiequelle sind heute leistungsstarke Solarpaneele. Für eine Yacht auf Langfahrt sind mindestens 800 W, besser mehr Solarleistung empfehlenswert. Windgeneratoren ergänzen die Energieproduktion bei Nacht und bewölktem Wetter sinnvoll, und Hydrogeneratoren erweisen sich auf langen Passagen als äußerst effiziente Ergänzung. Achtung, aber bitte die Braunalgen im Atlantik beachten. Wer noch mehr Redundanz braucht oder besonders hohe Energieverbraucher an Bord hat, kann zusätzlich einen Dieselgenerator einsetzen, dieser ist jedoch wartungsintensiv und laut. Die Lichtmaschine des Hauptmotors bleibt eine bewährte Notreserve.

Wichtig für die Effizienz des gesamten Systems ist die richtige Ladetechnik. Moderne MPPT-Laderegler holen aus Solarpaneelen deutlich mehr Leistung heraus als einfache PWM-Regler. Ein gut konfigurierter Batteriemonitor zeigt stets den Ladezustand, Spannung, Stromfluss und die Restlaufzeit an. Er ist damit das zentrale Kontrollinstrument des Energiesystems. Die gesamte Verkabelung sollte sorgfältig dimensioniert, abgesichert und gegen Korrosion geschützt sein, da hohe Ströme durch die Leitungen fließen.

Auf der Verbraucherseite ist Energieeffizienz das zentrale Ziel. LED-Beleuchtung sollte selbstverständlich sein, ebenso wie ein sparsamer Kompressor Kühlschrank mit guter Isolierung. Elektronische Geräte mit geringem Verbrauch, etwa Laptops

statt stromintensiver Bord-PCs, helfen zusätzlich Energie zu sparen. Eine klare Trennung von Verbraucher- und Starterakku sowie die Möglichkeit, Gerätegruppen gezielt zu- oder abzuschalten, erhöhen sowohl Effizienz als auch Ausfallsicherheit. Ein robustes Energiemanagementsystem sollte immer auch auf Redundanz ausgelegt sein. Zwei unabhängige Energiequellen (z. B. Solar + Wind) sind das Minimum. Ersatzteile für Regler, Sicherungen, Ladegeräte und Kabelverbindungen gehören ebenso an Bord wie ein gewisses Maß an Fehlertoleranz im Design des Systems. Wer auf hoher See unterwegs ist, kann sich keine totale Stromlosigkeit leisten.

Zuverlässige Energie auf Knopfdruck

Das Energiemanagement der S/Y Manatee ist dem Autor ein persönliches Anliegen. Vor diesem Hintergrund mag es überraschen, dass zusätzlich ein Dieselgenerator nachgerüstet wurde. Die Entscheidung hat jedoch eine einfache Erklärung: Der Generator liefert auf Knopfdruck zuverlässig Energie genau dann, wenn sie gebraucht wird. Zudem bot der geräumige Motorraum ausreichend Platz für die Installation, und mit über 500 Litern Dieselvorrat an Bord ist auch eine langanhaltende Autarkie möglich.

Trotz der komfortablen Energieversorgung bringt der Generator auch Aufwand mit sich. Alle 200 Betriebsstunden ist eine umfassende Wartung fällig, auf Langfahrt sind diese schnell erreicht.

Auf einen Geräteträger mit Solarpaneelen wurde bewusst verzichtet. Es waren bereits sehr stabile Davits vorhanden. Neben optischen Gründen spielte auch die Überlegung eine Rolle, das Heck der Yacht nicht unnötig zusätzlich zu belasten. Stattdessen wurde an Steuerbord ein SilentWind-Generator installiert. Dieser wird mit einem Hybrid-Laderegler geliefert, an den bis zu 300 Wp Solarpaneele angeschlossen werden können. Auf dem Deck wurden daher zwei Module mit 80 Wp verbaut. Sie tragen mit rund 5 A Ladestrom bei Sonnenschein zur Gesamtversorgung bei, sind jedoch für die Energiebilanz nicht ausschlaggebend. Wesentlich ertragreicher ist der Windgenerator, auf Passagen liefert er bei rund 20 Knoten Wind zuverlässig etwa 10 A und das rund um die Uhr.

Genügend Dieselvorräte an Bord sorgen für lange Unabhängigkeit, auch fernab jeder Marina. Als eine Schwachstelle am Dieselgenerator hat sich die Impellerpumpe erwiesen: Wenn Salzwasser aus der Pumpe tritt, ist dies meist ein Hinweis auf eine defekte Wellendichtung. Die Ursache liegt häufig in der Materialqualität der ursprünglich verbauten Dichtung. Mittlerweile befindet sich ein Vorrat hochwertiger Simmering-ringe der Firma Freudenberg an Bord und diese haben sich als deutlich langlebiger erwiesen.

Die S/Y Manatee ist auf komfortables Leben während der Langfahrt ausgelegt. An Bord befinden sich ein Wassermacher mit 230 V, eine Waschmaschine, ein Induktionskochfeld, ein Kühlschrank und eine Gefriertruhe, die nahezu durchgehend in Betrieb sind. Ziel ist es, auch in abgelegenen Revieren ein autarkes Bordleben mit einem hohen Maß an Normalität führen zu können. Die alternativen Energiequellen leisten dazu sowohl im Ankerfeld als auch auf See ihren Beitrag. Der Dieselgenerator springt immer dann ein, wenn der Energiebedarf es erfordert und lädt gleichzeitig den 560 Ah großen LiFePO₄-Serviceakku mit rund 100 A auf.

Beim Einbau des Lithium-Akkus wurde darauf geachtet, diesen in dem von der Werft vorgesehenen Raum zu installieren. Die Kapazität war daher durch die vorhandene Geometrie begrenzt. Die ursprünglich verbauten drei 125-Ah-Bleiakkus wurden durch einen 560-Ah-LiFePO₄-Akku unter einem BMS ersetzt. Mit dieser Konfiguration ist der Autor bislang sehr gut ausgekommen und eine Änderung ist derzeit nicht vorgesehen.

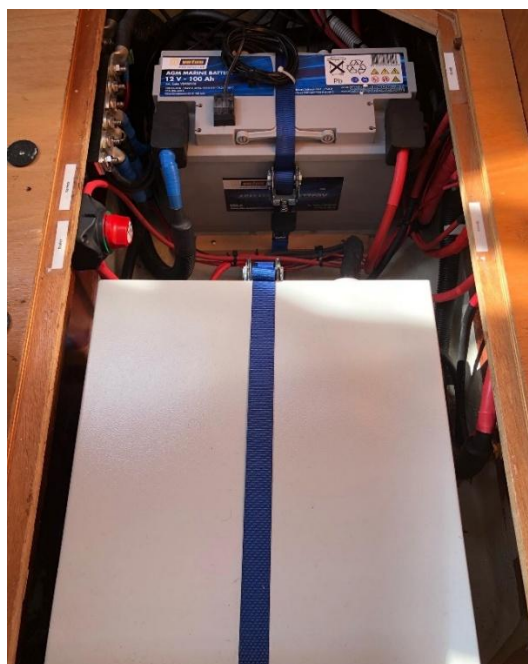
Nicht alle Details des Energiekonzepts lassen sich in diesem Artikel darstellen. Entscheidend ist jedoch: Auch auf langen Passagen unter Segeln steht stets ausreichend Energie zur Verfügung und selbst in entlegenen Ankerbuchten kann die S/Y Manatee monatelang autark betrieben werden.



Kompakt, robust und zuverlässig der Fischer Panda 4000s Neo ist das kleinste Modell der Serie und liefert auf der S/Y Manatee Strom. Mit rund 0,8 Litern Verbrauch pro Stunde passt er gut in den geräumigen Maschinenraum der Bavaria 47 Ocean.



Der SilentWind liefert vor allem auf Passagen zuverlässig Energie und das rund um die Uhr. Für einen ruhigen Lauf und maximale Effizienz müssen die Abstände der Flügelspitzen exakt gleich eingestellt sein.



Der von der Werft vorgesehene Batterieraum konnte weiterhin genutzt werden. Die zuvor verbauten, parallel geschalteten drei 125-Ah-Bleiakkus wurden durch einen 560-Ah-Lithium-Akku ersetzt. Dieser wurde von der auf Akkutechnik spezialisierten Firma Diehl Energy Products GmbH als Prototyp gefertigt. Der Akku ist modular aufgebaut und die Zellenmodule lassen sich bei Bedarf austauschen. Für den Fall der Fälle befindet sich ein baugleiches BMS als Ersatzteil an Bord.



Das Herzstück des Energiesystems auf der S/Y Manatee bildet ein Mass Combi 12 V / 2200 W / 230 V von Mastervolt, der Ladegerät und Wechselrichter in einem Gerät vereint. Aus Gründen der Redundanz und zur Leistungssteigerung sind zusätzliche Ladegeräte sowie ein weiterer Inverter installiert.



Bei der Ausrüstung der S/Y Manatee stand eine zuverlässige Energieversorgung und möglichst lange Autarkie im Mittelpunkt.

Die Themen Navigation und Kommunikation sind auf Langfahrt von zentraler Bedeutung. Nicht nur für die sichere Schiffsführung, sondern auch für das Wetterrouting, Kontakt zur Außenwelt und im Notfall. Die Anforderungen unterscheiden sich dabei deutlich von denen auf Küstentörns. Hier ein Überblick über die wichtigsten Aspekte und Anforderungen.

Auf Langfahrt ist Navigation weit mehr als das Ablesen einer Position am Kartenplotter, und Kommunikation geht über UKW-Funk weit hinaus. In abgelegenen Revieren oder auf Ozeanpassagen sind Ausrüstung, Redundanz und Unabhängigkeit entscheidend für Sicherheit und Orientierung.

Ein wichtiger Punkt ist die Redundanz bei der Navigation. Moderne Yachten setzen meist auf elektronische Seekarten und GPS-gestützte Plotter oder Navigationscomputer. Doch Elektronik kann ausfallen. Deshalb sollten neben dem Hauptsystem stets Backup-Geräte wie Tablets mit Offline-Karten, ein Hand-GPS mitgeführt werden. AIS, ob als Empfänger oder Transponder, ist mittlerweile Standard für die Kollisionsvermeidung, Radar ergänzt bei schlechter Sicht oder Nacht die Sicherheit an Bord.

Auch in der Kommunikation sind Redundanz und Unabhängigkeit essenziell. Ein fest eingebautes UKW-Funkgerät mit DSC gehört zur Grundausstattung, ebenso wie ein tragbares Handfunkgerät für die Notfalltasche oder die Kommunikation mit Crew oder Beiboot. Alternativ oder ergänzend zum SSB haben sich Satellitensysteme wie Iridium GO! Garmin inReach oder Starlink etabliert. Sie bieten weltweite Kommunikationsmöglichkeiten und sind ideal für den Empfang von Wetterdaten oder den Kontakt mit Familie und Unterstützern an Land.

Der Zugang zu Wetterinformationen ist ein weiterer zentraler Bestandteil der Langfahrtnavigation. Aktuelle Wetterdaten lassen sich auf verschiedenen Wegen empfangen: über Satelliten, Funknetze oder Internet sofern verfügbar. GRIB-Daten sind die Grundlage für moderne Wetterrouting-Software.

Navigieren auf der S/Y Manatee mit mehrfacher Redundanz

Die originale Navigationsausstattung der Werft wurde auf der S/Y Manatee beibehalten. Der Autor hatte mit dem eingesetzten Raymarine-System bereits auf anderen Yachten sehr gute Erfahrungen gemacht. Ein modernes NMEA-2000-Netzwerk ist an Bord nicht vorhanden. Stattdessen basiert das Setup auf SeaTalk und NMEA 0183. Durch einen Multiplexer können zusätzliche Geräte integriert werden, ohne das bestehende System grundlegend verändern zu müssen.



Das ShipModul ermöglicht die Weitergabe aller Borddaten an zusätzliche Navigationsgeräte.

Zentrales Anzeigeinstrument am Steuerstand sind diverse Navigationsinstrumente und ein Raymarine C80 Kartenplotter (ein C120 liegt noch in der Ersatzteilkiste). Er arbeitet äußerst zuverlässig und liefert bei Bedarf ein gut auflösendes Radarbild. Solange diese Kombination störungsfrei funktioniert, sieht der Autor keinen Grund für eine Umrüstung. Der Plotter wird allerdings nicht als primäres Navigationsinstrument genutzt. In der Praxis übernimmt er vor allem nachts die Radarüberwachung und ist dann mit einem Alarmkreis versehen, um frühzeitig auf herannahende Objekte aufmerksam zu machen.



Am Steuerstand stehen alle Informationen zur Verfügung. Ein iPad ist unter der Sprayhood installiert und arbeitet mit der Boating App von Garmin.

Die Navigationsstrategie an Bord setzt bewusst auf Redundanz. So kommt auf dem fest installierten Bord-PC die Software OpenCPN zum Einsatz, mit aktuellen Vektorkarten und Satellitenbildern versehen mit Geotags. Die originalen Navionics-Karten auf CompactFlash werden weiterhin im C80 verwendet, können aber als Kopie auf dem Bord-PC auch über das Programm PC-Plotter dargestellt werden. Ergänzend sei erwähnt, dass sich ein zweiter Mini-PC als Backup in einer Faradayschen Ersatzteilkiste befindet.

Für die Wachen im Mittelcockpit, befindet sich am Niedergang unter der Sprayhood ein iPad mit der Boating-App und dem jeweils aktuellen Kartensatz, diese Installation hat sich unterwegs ebenfalls bewährt.



Die Routenplanung und Navigation sind am Kartentisch zentralisiert. Dort kommen alle Informationen zusammen und es kann über eine Fernbedienung der Autopilot bedient werden. Vom Kartentisch hat die Crew auch einen 270-Grad Rundumblick auf das Geschehen nach außen.

Gerade in komplexen Riffregionen nutzt die Crew auch Routen und Tracks anderer Segler, die innerhalb der Community geteilt werden. Seit dem Einzug von Starlink auf vielen Blauwasseryachten haben sich in zahlreichen Revieren regionale WhatsApp-Gruppen etabliert, in denen Informationen zur Navigation und zur Ansteuerung ausgetauscht werden. Auf der S/Y Manatee arbeitet eine Starlink-Antenne der zweiten Generation, dauerhaft versorgt über einen 12V-PoE-Adapter. Damit steht eine stabile Verbindung zur Außenwelt zur Verfügung, auch unterwegs auf See.

Für Notfälle ist zusätzlich ein Iridium-Satellitentelefon an Bord. Darüber lassen sich unter anderem GRIB-Daten empfangen. Die Crew nutzt hierfür ein Abonnement bei Wetterwelt. Wetterwelt bietet den Versand der Wetterdaten auch per E-Mail an, was besonders für die Übertragung via Iridium von Vorteil ist, da sich die GRIB-Files damit direkt auf den Bord-PC übertragen lassen. Ergänzt wird die Wettervorhersage durch die Premiumversion von Windy auf einem iPad.

Um das verfügbare Datenvolumen effizient zu nutzen, kommt ein optimierter Router mit leicht konfigurierbarer Firewall zum Einsatz. Installiert ist eine RedBox aus England, die sich auf hoher See bestens bewährt hat.



Mit der RedBox lassen sich nicht nur Satelliten Daten durch eine einfache Firewall Konfiguration schützen sondern auch das Internet-Volumen von Starlink auf einer Passage mit dem teuren Ozean-Modus einschränken.

Das ursprünglich installierte UKW-Funkgerät wurde durch ein Handfunkgerät ergänzt. Ein AIS-System von Weatherdock wurde nachträglich eingebaut und über einen Antennensplitter an die Masttop-Antenne angebunden. Diese Versorgung ermöglicht sowohl für den UKW-Funk als auch für das AIS eine Reichweite von etwa 20 Seemeilen, ausreichend für die meisten Situationen auf Langfahrt.

Die Wasserversorgung mit sauberem Trinkwasser ist ein entscheidender Faktor für Lebensqualität und Gesundheit an Bord. Während in Häfen die Wasserversorgung meist unkompliziert ist, stellt sich in abgelegenen Revieren oder auf Ozeanpassagen die Frage, wie die Crew über Wochen zuverlässig mit Trinkwasser versorgt werden kann. Eine autarke und robuste Lösung ist hier essenziell.

Zentrales Element der Wasserversorgung ist ausreichende Tankkapazität. Viele Fahrtenyachten zwischen 40 und 50 Fuß verfügen über 300 bis 600 Liter Frischwasser, verteilt auf mehrere Tanks. Die Aufteilung auf zwei oder mehr Tanks erhöht die Redundanz und erlaubt die gezielte Kontrolle der Wasserqualität. Die Tankmaterialien – meist Edelstahl, Aluminium oder Kunststoff sollten lebensmittelecht sein und sich regelmäßig reinigen lassen. Sichtfenster oder Füllstandsensoren helfen beim Management des Wasserverbrauchs.

Ein Wassermacher wird auf längeren Törns oder für Reisen durch entlegene Gebiete fast zur Pflicht. Er ermöglicht die kontinuierliche Erzeugung von Frischwasser aus Meerwasser und macht die Yacht weitgehend unabhängig von Hafenzugängen. Gängig sind Umkehrosmoseanlagen mit Leistungen zwischen 30 und 140 Litern pro Stunde, je nach Energiequelle und Crewgröße. Wichtig sind ein energiesparsamer Betrieb (z. B. 12- oder 24-Volt-Anlagen), einfache Wartung und eine regelmäßige Spülung des Systems zur Vermeidung von Biofilmbildung. Ersatzfilter und Reinigungsmittel gehören zur Grundausrüstung.



Dieser in Australien gefertigte Wassermacher ist an Bord der S/Y Manatee verbaut und liefert rund 140 Liter Frischwasser pro Stunde. Er wird mit 230 V betrieben und besteht aus Industriekomponenten.

Für Redundanz und Notfälle sollte immer auch Wasser in Kanistern oder Flaschen mitgeführt werden. Diese dienen nicht nur als Reserve bei Ausfall des Wassermachers oder bei verunreinigten Tanks, sondern sind auch in der Rettungsinsel überlebenswichtig. Eine Wasserrationierung für Notsituationen, etwa 1 bis 2 Liter pro Person und Tag, sollte immer berücksichtigt werden.

Effizientes Wassermanagement ist entscheidend für Langfahrt. Dazu gehören wassersparende Gewohnheiten wie Geschirrspülen in Salzwasser, gefolgt von einer kurzen Süßwasserspülung, sowie der Einsatz von Salzwasserhähnen in Pantry und Dusche. Druckwasseranlagen mit Fuß- oder Handpumpe reduzieren den Verbrauch deutlich, ebenso wie ein bewusster Umgang mit Bordduschen.

Zur Aufbereitung von Trinkwasser sind zusätzliche Filter empfehlenswert, etwa Aktivkohlefilter oder UV-Desinfektionssysteme, die am Wasserhahn oder zentral im Leitungssystem verbaut werden können. Sie verbessern Geschmack und Hygiene und reduzieren das Risiko durch Keime, insbesondere in tropischen Regionen.



Die Filteranlage besteht aus einem Vorfilter für grobe Schwebstoffe und einem Aktivkohlefilter zur Entfernung feiner Partikel und Verunreinigungen.

Die Wasserversorgung auf Langfahrt erfordert eine durchdachte Kombination aus Tankkapazität, Wassermacher, Notreserven, Filtersystemen und sparsamer Nutzung. Wer clever plant, bleibt über Wochen autark, unabhängig von Hafeninfrastruktur und kann auch in den entlegensten Ankerbuchten erfrischend duschen, kochen und trinken.

Wassermanagement auf der S/Y Manatee

Serienmäßig ist die Bavaria 47 Ocean mit fünf Wassertanks aus Polyethylen ausgestattet. Je 2 x 100 Liter jeweils auf Steuer- und Backbord sowie ein etwa 150 Liter großer Tank im Bug. Auf der S/Y Manatee wurde die Versorgung bewusst auf autarken Betrieb ausgelegt. Herzstück ist ein leistungsfähiger Wassermacher mit einer Produktionsleistung von rund 140 Litern pro Stunde. Damit kann die Crew auch auf längeren Passagen oder in abgelegenen Revieren zuverlässig Frischwasser erzeugen. Während in Marinas gelegentlich der Backbordtank mit Leitungswasser befüllt und ausschließlich für Brauchwasserzwecke verwendet wird, dient der 150 Liter Bugtank ausschließlich zur Trinkwasserversorgung. Das dort gespeicherte Wasser wird über einen separaten Wasserhahn mit vorgeschaltetem Doppelfilter entnommen, was Verunreinigungen wirkungsvoll reduziert.



Der rechte Kaltwasserhahn ist ausschließlich dem Trinkwasser vorbehalten und an einer Doppelfilteranlage angeschlossen. So stehen zum Kochen und zum Aufbereiten von Wasser mit dem SodaStream immer frisches Wasser zur Verfügung.

In der Praxis wird es direkt mit einem SodaStream-System aufbereitet, in PET-Flaschen abgefüllt und im Kühlschrank gelagert. Eine komfortable Lösung, die sich im Alltag bewährt hat. Wenn dieses leicht prickelnde Wasser z.B. mit Kombucha oder einer frischen Zitrone versetzt wird, bleiben der Crew kaum noch Wünsche offen, was die tägliche Versorgung mit Getränken angeht. Für den Sundowner vor Anker steht natürlich auch immer ein kaltes Bier im Kühlschrank.



Von Anfang an dabei: Der SodaStream hat sich auch auf See bewährt. CO₂-Kartuschen sind weltweit verfügbar.

Auf längeren Etappen werden zusätzliche Vorräte an Trinkwasser in handelsüblichen Plastikflaschen mitgeführt, um auch bei einem Ausfall des Wassermachers oder

starker Verunreinigung der Wasseraufnahme über ausreichende Reserven zu verfügen. Die redundante Auslegung des Systems, die Trennung von Brauch- und Trinkwasser und die aktive Nutzung der Bordtechnik sorgen für Unabhängigkeit und hohe Wasserqualität – selbst weit entfernt von jeder Infrastruktur.

Kühlschrank und Tiefkühlung gehört für viele Blauwassersegler zur unverzichtbaren Bordausstattung. Er ermöglicht es, frische Lebensmittel über längere Zeiträume zu konservieren, empfindliche Produkte wie Milchprodukte, Gemüse, Fisch oder Fleisch zu lagern und trägt entscheidend zum Lebenskomfort an Bord bei.

Die Tiefkühlung ist darüber hinaus ein Komfortmerkmal, das besonders auf längeren Passagen oder in abgelegenen Regionen nützlich sein kann, allerdings mit deutlich höheren Anforderungen an Energieversorgung und Wartung.

Auf Langfahrt haben sich 12V- oder 24V-Kompressorsysteme durchgesetzt, die in der Regel mit Luft- oder Wasser gekühlt werden. Luftgekühlte Systeme sind einfacher zu installieren und benötigen lediglich einen gut belüfteten Einbauort. In warmen Klimazonen stoßen sie jedoch oft an Effizienzgrenzen, da die Warmluft im Innenraum abgeführt werden muss.

Wassergekühlte Systeme nutzen das Seewasser als Wärmetauscher und arbeiten in tropischen Breiten zuverlässiger und effizienter. Der Einbau ist aufwendiger und erfordert eine regelmäßige Wartung des Seewasserfilters sowie ein Auge auf mögliche Undichtigkeiten.

Tiefkühlgeräte, ob integriert oder separat, stellen nochmals höhere Anforderungen: Sie müssen Temperaturen bis -18°C halten und beanspruchen den Kompressor erheblich stärker, mit entsprechender Auswirkung auf den Stromverbrauch.

Der Energiebedarf hängt stark von der Effizienz des Systems, der Isolierung, der Umgebungstemperatur und der Nutzungsweise ab. Ein gut isolierter Kühlschrank mit reinem Kühlfach verbraucht in der Regel zwischen 35 und 60 Amperestunden pro Tag (bei 12 Volt). Enthält das Gerät zusätzlich ein Gefrierfach, können es bereits 60 bis 90 Ah täglich sein. Ein separater Tiefkühler kann den täglichen Gesamtbedarf für Kühlung sogar auf über 100 Ah erhöhen.

Die Wahl der Geräteform ist Geschmackssache und eine Frage der Effizienz. Toplader, die von oben geöffnet werden, verlieren beim Öffnen deutlich weniger Kälte und sind bei Seegang einfacher zu handhaben. Frontlader hingegen bieten mehr Übersicht und Komfort im Alltag, gehen aber zulasten des Energieverbrauches.

Viele Crews setzen auf Redundanz in Form einer zweiten Kühlbox oder teilen Gefrier- und Kühlfunktion auf zwei Systeme auf. Ein Kühlschrank ist auf Langfahrt nahezu unverzichtbar und eine Tiefkühlung hingegen bleibt eine individuelle Komfortentscheidung.

Optimiertes Kühlsystem für Tropenbedingungen

Die Bavaria 47 Ocean wurde werftseitig mit einem Kühlkompressor des Typs BD35F und einem Umluftverdampfer ausgestattet. Das Kühlfach in der Pantry fasst rund 150 Liter und lässt sich über zwei Deckel von oben öffnen. In tropischen Regionen mit konstanten Außentemperaturen zwischen 28°C und 35°C konnte der Kühlschrank jedoch keine Temperaturen unter 7°C mehr halten. Daher wurde der Kompressor durch ein leistungstärkeres Modell BD50F in Kombination mit einem ausreichend dimensionierten Plattenverdampfer ersetzt.

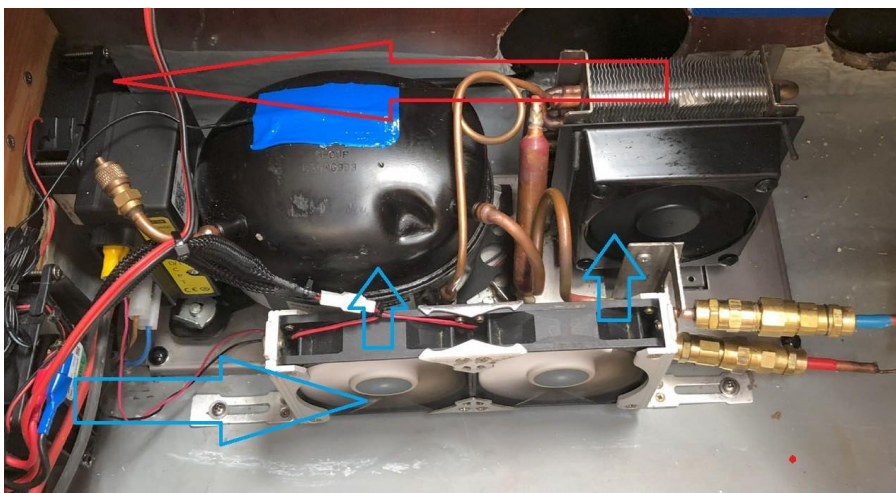


Die originale Kühlbox auf der Bavaria 47 Ocean wurde mit einem U-förmigen Plattenverdampfer nachgerüstet.



Foto-43

Upgrade für die Tropen: Der BD50F ersetzt den schwächeren BD35F und hält den 150-Liter-Kühlschrank zuverlässig unter 5 °C. Beide Kühlsysteme werden permanent temperaturüberwacht.



An Bord der S/Y Manatee wurden zur Unterstützung des Kühlaggregats zusätzlich vier Lüfter installiert: Ein Ventilator saugt Luft aus dem Salon in den Technikraum, in dem sich das Kühlaggregat befindet. Zwei weitere Lüfter lenken diesen Luftstrom gezielt auf Kompressor und Kondensator, der zusätzlich über einen eigenen Ventilator verfügt. Ein vierter Lüfter saugt die erwärmte Luft aus dem Raum ab und führt sie zurück in den Salon. So wird ein kontinuierlicher Luftaustausch sichergestellt, der die Wärmeabfuhr verbessert.

Als Backup dient eine Kompressor-Kühlbox vom Typ Dometic CDF 26, die unter einer Sitzbank untergebracht ist. Sie steht in einer Kunststoffwanne, deren Boden mit Katzenstreu bedeckt ist, um die Feuchtigkeit aus dem Kondenswasser aufzunehmen. Diese Kühlbox kann auf -18°C gekühlt werden.

Die Temperatur beider Kühlsysteme wird jeweils über ein Funkthermometer überwacht.

Die Nasszelle einer Segelyacht ist ein Bereich, dessen Bedeutung auf Langfahrt oft unterschätzt wird. Während im Charterbetrieb häufig Komfort und Optik im Vordergrund stehen, sind auf Langfahrt vor allem Funktionalität, Robustheit und Wartungsfreundlichkeit entscheidend. Eine gut geplante Toilette und Dusche an Bord tragen wesentlich zur Lebensqualität bei und insbesondere, wenn man über Wochen oder Monate auf See ist.

Die Bordtoilette ist ein elementarer Bestandteil der Bordausstattung. Auf den meisten Fahrtenyachten kommen manuelle oder elektrische Pump-WCs zum Einsatz, die mit Seewasser gespült werden. Entscheidend ist, dass sämtliche Komponenten wie Seeventile, Schläuche und Pumpen leicht zugänglich und reparierbar sind. Einfache, mechanisch robuste Modelle haben sich gegenüber komplexen Systemen bewährt, da sie im Falle eines Defekts unterwegs auch mit Bordmitteln repariert werden können. In vielen Revieren ist zudem ein Fäkalientank vorgeschrieben.

Auch die Dusche spielt auf Langfahrt eine wichtige Rolle. Sie ist weit mehr als nur ein Komfortmerkmal, denn nach schweißtreibender Arbeit unter Deck, längeren Passagen oder Salzwasserkontakt trägt sie wesentlich zur Hygiene und zum Wohlbefinden bei. Allerdings muss sie effizient im Umgang mit Wasser sein. Besonders auf längeren Etappen ist Frischwasser ein kostbares Gut. Deshalb werden oft sparsame Duschköpfe oder Fußpumpen verwendet. Eine eigene Duschpumpe oder ein Duschsammelbehälter mit manueller Entleerung sind ebenso empfehlenswert wie eine gute

Belüftung, um Feuchtigkeit und Schimmel zu vermeiden. In tropischen Regionen ist die Cockpitdusche mit aufgewärmtem Wasser aus einer Solardusche für viele Crews ohnehin die bevorzugte Wahl.

Besonders sinnvoll auf Yachten ab etwa 44 Fuß ist die Aufteilung auf zwei Nasszellen. Idealerweise befinden sich diese auf Steuerbord und Backbord, was sich im Segelalltag als äußerst praktisch erweist. Darüber hinaus bringt die doppelte Ausstattung eine entscheidende Redundanz. Fällt eine Toilette aus, steht sofort eine zweite zur Verfügung. Auch bei Mitseglern oder Gästen erhöht eine zweite Nasszelle die Privatsphäre und den Komfort deutlich.

In der Praxis zeigt sich, dass eine funktionale Gestaltung entscheidend ist. Die Nasszelle sollte so konstruiert sein, dass Feuchtigkeit nicht überall hinläuft, dass Duschwasser schnell abgepumpt wird und dass alles sicher verstaubt werden kann. Auch auf ausreichend Haltemöglichkeiten für die Nutzung bei Seegang sollte geachtet werden. Der Übergang zwischen Toilette und Dusche sollte gut abgetrennt sein, damit die Toilette nicht ständig feucht wird. Eine gute Belüftung, sei es durch Lüfter oder Luken, rundet das Konzept ab.

Auf Langfahrt ist nicht das Aussehen der Nasszelle entscheidend, sondern ihre Alltagstauglichkeit unter allen Bedingungen. Zwei funktionale, gut gewartete Nasszellen auf beiden Schiffsseiten bieten dabei nicht nur einen Komfortgewinn, sondern erhöhen die Sicherheit und Unabhängigkeit der Crew erheblich, ein nicht zu unterschätzender Aspekt auf langen Reisen durch unterschiedliche Klimazonen und Seegebiete.



Die von der achterlichen Eigenerkabine zugängliche Nasszelle ist gut ausgestattet. Hinter der rechten Verkleidung wurde zusätzlich eine Waschmaschine integriert, ein praktisches Detail für den Langfahrtalltag.

Nasszellen auf der S/Y Manatee sind funktionell und bewährt

Die jeweils an Steuer- und Backbord angeordneten Nasszellen der S/Y Manatee waren ein entscheidendes Kaufkriterium. Beide verfügen über eine eingebaute Luke, was sich für die Belüftung als äußerst hilfreich erwiesen hat. Bereits auf der im Vorfeld erstellten Anforderungsliste für ein geeignetes Boot zur Langfahrt standen zwei gut belüftete Nasszellen ganz oben.

Werftseitig wurde im achterlichen Bad ein Fäkalientank serienmäßig verbaut. Beide Nasszellen sind mit eigenen Duschwasserpumpen ausgestattet und somit als vollwertige Badezimmer nutzbar.

Ab Werk installierte Bavaria manuelle Pump-WCs von Jabsco. Modelle, mit denen der Autor auch auf anderen Serienyachten bereits sehr gute Erfahrungen gemacht

hat. Diese positiven Eindrücke haben sich auf der Langfahrt erneut bestätigt. Die erforderlichen Ersatzteil-Kits für die Toiletten sind selbstverständlich an Bord vorhanden.

Insgesamt lässt sich festhalten: Die Nasszellen der Bavaria 47 Ocean überzeugen durch Funktionalität und Wartungsfreundlichkeit. Zwei zentrale Aspekte für den Langfahrtbetrieb.

Das Cockpit ist auf einer Langfahrtsegelyacht der zentrale Lebensraum. Entsprechend wichtig ist ein dauerhafter Schutz vor Sonne, Regen, Wind und Gischt. Die zwei gängigen Einrichtungen dafür: Sprayhood oder Dodger sowie ein Bimini, spielen jeweils eine eigene Rolle. Ihre Qualität, Konstruktion und Funktionalität haben direkten Einfluss auf das Leben an Bord, insbesondere in tropischen oder wechselhaften Klimazonen.

Ein Dodger oder Sprayhood schützt den Niedergang und die Crew im Cockpit vor Wind und Spritzwasser. Gerade bei auflandiger See und Amwindkursen ist dieser Schutz essenziell. Bei Regen oder hohen Wellen bleibt so der Niedergang trocken, und man kann geschützt unter Deck gehen. Besonders auf Passagen mit viel Wind oder auf rauer See ist ein fester, gut durchdachter Dodger ein Sicherheitsgewinn. Starre Modelle mit festen Fenstern (z. B. aus GFK oder Alu) sind haltbarer und bieten bessere Sicht als flexible Stoffversionen, sind aber aufwendiger zu bauen. Wichtig ist in jedem Fall eine gute Durchsicht, auch bei Regen oder Sprühwasser. Fenster aus UV-beständigem Material mit Möglichkeiten zur Belüftung haben sich bewährt. Die Kombination aus festem Dodger oder Sprayhood und dauerhaft aufgespanntem Bimini ist auf vielen Langfahrtyachten heute Standard. Sie erhöht die Aufenthaltsqualität an Deck erheblich, verlängert die Nutzungszeit des Cockpits und schützt die Crew. Wer einmal durch monsunartige Regenfälle vor Anker oder bei drei Tagen Amwind ohne funktionierenden Schutz gesegelt ist, wird ein gutes System zu schätzen wissen. Genauso wie beim entspannten Frühstück im Cockpitschatten in der Südsee.

Ein robuster Dodger bzw. Sprayhood mit klarem Sichtfeld, kombiniert mit einem großzügigen Bimini, ist daher auf jeder Segelyacht auf Langfahrt unverzichtbar.

Langfahrttauglichkeit: Erfahrungen mit dem Mittelcockpit der Bavaria 47 Ocean

Das Eignerpaar der Bavaria 47 Ocean hatte sich vor dem Kauf intensiv mit unterschiedlichen Bootstypen beschäftigt. Zahlreiche Probeschläge, Recherchen und die regelmäßigen Besuche der Boot Düsseldorf schärfte den Blick für funktionale Details und praktikable Layouts. Schnell kristallisierte sich der Wunsch nach einer klassischen Segelyacht mit Einrumpf und Mittelcockpit heraus. Bei der routinierten Suche nach geeigneten Angeboten fiel 2016 eine Bavaria 47 Ocean in Laboe besonders ins Auge.

Nach über neun Jahren intensiver Nutzung und darunter viele längere Passagen, haben sich folgende Erfahrungen mit dem Mittelcockpit ergeben:

Das Sicherheitsgefühl in diesem geschützten Cockpitbereich ist hoch. Selbst bei rauer See bleibt es hier weitgehend trocken, was den Komfort auf langen Etappen deutlich erhöht. Allerdings ist der Platz am Ankerplatz für gesellige Runden etwas begrenzt. Wird jedoch das Steuerrad demontiert, können bis zu acht Personen gemütlich Platz finden.

Ein Kritikpunkt bleibt das nichtvorhandene großflächige Bimini als Sonnen- und Regenschutz: Aufgrund der achterlich geführten Großschot ist der Platz nach hinten baulich eingeschränkt. Eine seitliche Verbreiterung wurde bislang aus Stabilitätsgründen vermieden, da das Bimini auch während langer Passagen dauerhaft stehen bleiben soll. In Häfen oder am Ankerplatz schafft ein über dem Großbaum gesetztes Sonnensegel Abhilfe.

Positiv hervorzuheben ist die Möglichkeit, das Boot während der Fahrt nahezu vollständig aus dem Cockpit zu bedienen. Ein Sicherheitsaspekt, der sich gerade auf Langfahrt bewährt hat. Nur für das Setzen des Genuabaums oder das Anbringen eines Bullenstanders ist ein kurzes Verlassen des Cockpits erforderlich.

In der Summe zeigt sich das Eignerpaar mit dem Mittelcockpit-Konzept sehr zufrieden. Besonders auf längeren Strecken hat es sich als geschützter, zentraler und sicherer Aufenthaltsort der Crew etabliert.



Auf Langfahrt liegen Yachten meist vor Anker oder in einer Marina. Auf der S/Y Manatee wird das Steuerrad in der Backskiste verstaut, damit das Cockpit als Lebensraum genutzt werden kann.



Das Mittelcockpit hat sich auf See als geschützter und sicherer Aufenthaltsort bewährt. Ein Kompromiss bleibt das schmale Bimini, das auch während der Passage Schutz vor Sonne und Regen bieten soll.

Die Sicherheitsausrüstung auf einer Segelyacht für die Langfahrt unterliegt besonderen Anforderungen.

Sie muss nicht nur internationalen Standards entsprechen, sondern auch unter Extrembedingungen zuverlässig funktionieren und für eine eventuell stark reduzierte Crew bedienbar sein. Im Unterschied zu Küstenfahrten ist auf Langfahrt eine schnelle externe Hilfe meist nicht verfügbar, was bedeutet: Die Crew muss auf sich allein gestellt zurechtkommen und das für Tage oder sogar Wochen. Deshalb gelten für Sicherheitsausrüstung auf Blauwasseryachten deutlich höhere Maßstäbe in Bezug auf Redundanz, Wartungszustand, Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit. Zentral ist zunächst die Rettungsausrüstung für den Fall einer MOB-Situation. Dazu gehören Automatikwesten mit Lifebelt und Doppelsicherheitsleine, individuell angepasst und regelmäßig gewartet. Eine zuverlässige AIS-MOB-Funktion in der Weste oder an der Kleidung der Crew ist auf Langfahrt unverzichtbar.



Ein CO₂-Feuerlöscher ist fest mit einer Einleitung zum Motorraum verbunden. Im Notfall kann so ein Brand von außen bekämpft werden, ohne den Motorraum öffnen zu müssen.

Eine geprüfte Rettungsinsel ist für die Langfahrt obligatorisch. Dabei kommt es nicht nur auf das Vorhandensein, sondern auf die Zugänglichkeit, Zulassungskategorie, Ausstattung und regelmäßige Wartung an. Idealerweise ist die Rettungsinsel außen montiert und in Sekunden erreichbar, auch bei starker Krängung. Die Insel selbst sollte für alle an Bord befindlichen Personen Platz bieten und über ein Grab-Bag mit ergänzender Ausrüstung (Wasser, Nahrung, Medikamente, Seenotrakete, Notfall-EPIRB etc.) ergänzt werden. Feuerlöscher, Gaswarnmelder und eine Notfall-Bilgepumpe zählen zur Grundausrüstung.



Da die ACR-EPIRB nach zehn Jahren das Ende ihrer empfohlenen Einsatzdauer erreicht hatte, wurde sie durch ein neues Modell ersetzt und auf die S/Y Manatee registriert.

Für Notfälle ist eine zuverlässige Notfallkommunikation unerlässlich. Hier kommen EPIRBs (Satelliten-Notfunkbaken) ins Spiel, die bei Aktivierung weltweit ein automatisches Notsignal mit Positionsangabe senden. Iridium-Satellitentelefon oder Garmin inReach-Tracker bieten zusätzliche Redundanz und ermöglichen Notfallkommunikation unabhängig vom Schiff. Die regelmäßige Positionsmeldung mit Tracking auf einer Plattform z. B. via PredictWind oder NoForeignLand ist in der Langfahrt-Community etabliert und erhöht die Sicherheit erheblich.

Die Navigation sollte doppelt und dreifach abgesichert sein. Neben einem Plotter im Cockpit sind ein zweites Gerät unter Deck, ein Tablet mit Navionics oder OpenCPN empfehlenswert. Dazu gehören Ersatz-GPS, Kompass, Fernglas mit Peilkompass und Radarreflektor. Auch ein aktives Radar in Kombination mit einem AIS-Transceiver, dient der Kollisionsvermeidung.



Sicherheitsmittel werden an Bord griffbereit verstaut, um im Notfall sofort einsatzbereit zu sein.

Lenzfähigkeit und Leckabwehr sind besonders wichtig, denn strukturelle Schäden durch Treibgut oder Kollisionen sind auf hoher See keine Seltenheit. Ein Set mit Lecksegel, Dichtmatten, Kork, Sperrholz, PU-Schaum, Keilen und schnell härtendem Epoxidharz sollte ebenso an Bord sein wie ein Bolzenschneider, eine Akku-Flex und schwere Werkzeuge zur Notfallreparatur.

Sicherheit auf See hat keinen Platz für Kompromisse

Kurz gesagt: Sicherheitsausrüstung auf Langfahrt darf nicht nur auf das Minimum reduziert sein, sondern muss durchdacht, redundant, regelmäßig gewartet und intuitiv bedienbar sein.

Diese Aspekte sind auf der S/Y Manatee ohne Kompromisse berücksichtigt. Zudem sind diverse Wassermelder in der Bilge, Rauchmelder in kritischen Zonen und ein Kohlenmonoxid Melder im Schlafbereich installiert.

Ein besonders sicherheitsrelevanter Punkt zur Bavaria 47 Ocean soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. In seinem Buch über Yachtunfälle beschreibt Jan-Erik Kruse einen schweren Zwischenfall vor der Küste Neuseelands: Die S/Y ESSENCE, eine Bavaria 47 Ocean aus dem Baujahr 1999, geriet in schwerer See in Seenot und kenterte mehrmals. Dabei riss die Treppe am Niedergang aus ihrer Verankerung und verletzte die Eigenerin schwer.

Dieses Ereignis nahm sich der Autor zum Anlass, die Treppenfestigung auf seiner eigenen S/Y Manatee kritisch zu überprüfen und deutlich zu verstärken. Gerade mit dem Wissen, dass sich die Manatee derzeit in neuseeländischen Gewässern befindet, erschien ihm eine Nachbesserung dieser potenziellen Schwachstelle als zwingend notwendig.



Auf See ist der Niedergang gesichert, damit die schwere Holzterrasse nicht verrutscht oder herausfallen kann.

Für eine Segelyacht auf Langfahrt ist der Stauraum ein zentrales Thema, weit über das hinaus, was für Wochenendtrips oder Küstenfahrten notwendig ist. Auf Blauwasserwegen müssen nicht nur persönliche Dinge verstaut werden, sondern Vorräte, Ersatzteile, Werkzeuge, Notfallausrüstung, medizinisches Material und häufig auch

zusätzliche Systeme wie Wasser- oder Treibstofffilter, Generatoren oder Entsalzungsanlagen. Entsprechend hoch sind die Anforderungen an das Stauraumkonzept einer Yacht, wenn sie sich für monatelange oder gar jahrelange Unabhängigkeit eignet. Langfahrt bedeutet Vorratshaltung, auf See ist kein Supermarkt in Reichweite. Wer Ozeane überquert oder abgelegene Inselgruppen anfährt, muss große Mengen an Lebensmitteln, Wasser, Hygieneartikeln und haltbaren Produkten mitführen. Trockenräume oder kühle, gut belüftete Bilgenbereiche für Konserven, Mehl, Reis, Hülsenfrüchte, Gewürze, Öl und andere Grundnahrungsmittel sind essenziell. Dabei gilt: Der Stauraum muss nicht nur groß, sondern auch gut zugänglich, trocken, sicher bei Krängung und übersichtlich sein. Alles, was in nassen Backskisten oder unter schweren Polstern unerreichbar liegt, wird im Alltag kaum genutzt.

	A	B	C	D	E	F
1	Nummer	Lagerort	Ware	Anzahl	Gewicht/Stk.	Haltbarkeit
16	15	Bilge-Durchgang zum Motor	Volvo Ölfilter 3517857-3	5		
			Volvo Diesel Vorfilter 3581078-7	5		
			Volvo/Recmar Dieselfilter 21624740	5		
			Keilriemen TMD22	2		
			Impeller komplett Johnson 09-1027B-1	2		
			Impeller passend TMD22 (China) mit VolvoPenta Dichtung	4		
			Volvo Öldruckregler 848224	1		
			SEPAR Filterelement 00530/50	4		
			SEPAR Filterelement 00530/5	1		
			Filterelement (China) 00530/5	4		
			Filterwerkzeug	2		
			Zahnriemen 859773 gebraucht	1		
			Spannrolle 861575 gebrauch	1		
			Spannrolle 859667 gebraucht	1		
			Castrol GTX für FP 4L	2		
			destilliertes Wasser 5L	1		
16	16	Bilge	Volvo Penta Kühlwasser 40/60 5L	1		
			Getriebeöl GL4/5 TDL SAE 75W-90 1L	3		
			Getriebeöl Marine ATF II/III Dexron II D 1L	2		
			Motoröl 5W-40 API SN/CF 5L	1		
			Motoröl für AB 10-W40	2		
			Bowdenzug für Dieselmotor	1		
			Gartenschlauch mit Düse und Gardena Anschluss 15m	1		
			Fettpresse	1		
			Algenentferner 60 fach 1 Liter	1		
			Aceton 1 Liter	1		
17	17	Bilge unter dem Zweisitzer	Feststoffrettungswesten	4		
			Landstromsteckdose mit Ersatzdeckel	1		
			Vakuuiergerät	1		

In einer Exceltabelle werden auf der S/Y Manatee 30 Lagerplätze verwaltet.

Dieselmanister, Öl, Gasflaschen, Kühlmittel, Schmierfett, Hydraulikflüssigkeit, Spiritus, Essig und Reinigungsmittel, all das muss separat und auslaufsicher verstaut werden. Ideal sind wasserdichte, belüftete Stauräume in Backskisten oder extra Fächern im Cockpitboden. Besonders wichtig: Trennung von Lebensmitteln und Gefahrstoffen.

Viele Blauwasseryachten nutzen auch den Raum in der Bilge z. B. zwischen Stringern als Lagerort für Wasserflaschen, Konserven oder Ersatzöl. Dabei ist darauf zu achten, dass die Bilge trockengehalten wird.

Wer seine Yacht für Langfahrt ausrüstet, lädt oft mehrere hundert Kilogramm zusätzliches Material ein. Das wirkt sich auf die Trimmung, das Seeverhalten und die Performance aus. Besonders kritisch: Einseitige Beladung (z. B. nur Steuerbord), Überladung im Vorschiff oder zu viel Gewicht achtern. Idealerweise wird die Zuladung dokumentiert, verteilt und regelmäßig überprüft, das schont nicht nur die Yacht, sondern auch die Crew.

Stauraum clever genutzt und Ordnung unter Deck

Auf der S/Y Manatee wird die ursprünglich als Stockbettkabine im Vorschiff ausgelegte Kammer heute als vielseitige „Garage“ genutzt. Dort finden unter anderem

zwei E-Bikes, ein Drohnenkoffer, der Medizinschrank, ein aufblasbares SUP, ein Regal mit Fachliteratur sowie zahlreiche weitere Ausrüstungsgegenstände ihren sicheren Platz.

Das Eignerpaar hat an Bord insgesamt 30 geeignete Lagerorte unter Deck identifiziert und systematisch dokumentiert. Eine gewisse Disziplin ist erforderlich, um das Ein- und Auslagern regelmäßig zu pflegen. Doch der Aufwand lohnt sich: So bleibt jederzeit der Überblick über Ersatzteile, Verbrauchsmaterialien und Vorräte erhalten, ein entscheidender Vorteil auf Langfahrt. Verwaltet wird das gesamte Bordlager mit einer eigens gepflegten Excel-Tabelle, die sich im Alltag bestens bewährt hat.

Ein immer wieder auftretendes Thema in geschlossenen Stauräumen ist Feuchtigkeit. Sei es durch Kondenswasser, Luftfeuchtigkeit oder Undichtigkeiten. Als einfache und effektive Maßnahme haben sich Stoffbeutel mit Katzenstreu bewährt. Sie sind in fast allen Stauräumen verteilt und helfen zuverlässig dabei, überschüssige Feuchtigkeit aufzunehmen.

Die Wartungsfreundlichkeit auf einer Segelyacht, die für die Langfahrt ausgerüstet ist, ist entscheidend für die Sicherheit, Selbstständigkeit und Durchhaltevermögen auf See. Im Unterschied zu Küstenfahrten, bei denen eine Werft oder ein Techniker meist in greifbarer Nähe ist, erfordern längere Ozeanpassagen und abgelegene Reviere, dass die Crew anfallende Wartungsarbeiten selbst durchführen kann. Auch unter Zeitdruck, bei Seegang oder schlechten Wetterverhältnissen.

Deshalb müssen alle technischen Komponenten an Bord so zugänglich angeordnet sein, dass Wartungsarbeiten mit Bordmitteln möglich sind. Der Motorraum sollte nicht nur über den Niedergang, sondern auch über seitliche oder frontale Klappen einsehbar sein, damit beispielsweise Impeller, Keilriemen oder Filter rasch und ohne Demontage des halben Innenausbaus erreichbar sind. Auch Wasser-, Diesel- und Fäkalientanks sollten über Revisionsöffnungen verfügen, um Reinigung, Kontrolle oder das Absaugen von Sedimenten zu ermöglichen. Die elektrischen Installationen müssen übersichtlich, beschriftet und nachvollziehbar aufgebaut sein. Undichtigkeiten, Korrosion oder Isolationsfehler lassen sich nur finden, wenn das System sauber und logisch verlegt ist. Ein undurchsichtiges Kabelgewirr ist auf Langfahrt keine Option. Besonders wichtig ist die Fähigkeit, Reparaturen auch bei Krängung, Bewegung oder Dunkelheit durchführen zu können. Wenn Seeventile nur erreichbar sind, wenn die Achterkabine vollständig ausgeräumt wird, oder wenn der Zugang zur Lenzpumpe durch schwere Bodenbretter verstellt ist, wird die Situation im Notfall gefährlich. Deshalb zählt nicht nur, dass man an bestimmte Teile herankommt, sondern wie schnell und unter welchen Bedingungen dies möglich ist.

Wartungsfreundlichkeit bedeutet auch, auf Systeme zu setzen, die möglichst selbst erklärend und robust sind. Komplexe Hightech-Lösungen mit Touchscreens, Software-Updates oder App-Verbindungen mögen an Land attraktiv wirken, doch auf See kann ein einziger Ausfall das gesamte System blockieren. Mechanische Rückfallebenen, wie eine manuelle Bilgepumpe, eine Handlenzpumpe oder ein Notstart für den Motor sind keine nostalgischen Accessoires, sondern essenzielle Bestandteile einer seetüchtigen Yacht.

Schließlich hat die Wahl der verbauten Komponenten großen Einfluss auf die Wartungsfähigkeit. Ideal sind standardisierte Einzelteile, die weltweit beschafft und mit

Bordwerkzeug getauscht werden können. Wer auf proprietäre Speziallösungen setzt, riskiert im Schadensfall, wochenlang auf Ersatzteile warten zu müssen oder die Reise abbrechen zu müssen. Eine gut dokumentierte Technik, bei der Schaltpläne, Anleitungen und Ersatzteillisten in Papierform und offline an Bord vorhanden sind, rundet das wartungsfreundliche Konzept ab.

Technik, Wartung und Routine an Bord bedeutet Wachsen mit den Aufgaben

Die Crew der S/Y Manatee ist mit jeder Herausforderung gewachsen, denn auf Langfahrt hört das Lernen nie auf. Die technische Lernkurve an Bord ist nahezu unendlich, und wer eine Fahrtenyacht wie ein schwimmendes Zuhause betrachtet, erkennt schnell: Die Komplexität einer Segelyacht übersteigt die eines Einfamilienhauses bei weitem.

Dank der Lloyds Zertifizierung wurde das Boot des Autors von Beginn an nach sehr hohen Standards gebaut. Besonders in sicherheitsrelevanten Bereichen zeigt sich die durchdachte Konstruktion. Bei der regelmäßigen Wartung dieser Systeme sind bislang keine nennenswerten Probleme aufgetreten. Ein Zeichen für die Qualität der Grundausstattung und die Sorgfalt der bisherigen Instandhaltung.

Gleichwohl bleibt es eine Herausforderung, notwendige Arbeiten in den oft engen Räumen unter Deck durchzuführen. Sie erfordern nicht nur technisches Verständnis, sondern auch eine gute körperliche Beweglichkeit und Koordination.

Bisher konnte die Crew alle Arbeiten an Bord eigenständig erledigen, ohne Unterstützung durch Fachfirmen. Kommt dennoch einmal ein Spezialist an Bord, übernimmt dieser in der Regel eine beratende Funktion und spricht Empfehlungen aus. Die Entscheidungen sowie die Ausführung verbleiben stets in der Verantwortung der Eigner der S/Y Manatee.

So wächst mit jeder gemeisterten Aufgabe nicht nur das Vertrauen in die Technik, sondern auch in die eigene Fähigkeit, dieses schwimmende Zuhause sicher, um die Welt zu führen.

Komfort an Bord ist auf einer Segelyacht für die Langfahrt weit mehr als nur ein Luxus. Er ist ein entscheidender Faktor für das Wohlbefinden der Crew und damit auch für die Sicherheit und Belastbarkeit auf See. Wer wochen- oder monatelang an Bord lebt, braucht ein Umfeld, das nicht nur funktional, sondern auch lebenswert ist. Dabei geht es nicht um überflüssigen Schnickschnack, sondern um die kluge Gestaltung von Raum, Bewegungsfreiheit, Ergonomie und Atmosphäre.

Ein zentrales Element ist dabei das Raumgefühl unter Deck. Auch bei begrenzten Abmessungen lässt sich mit heller, freundlicher Einrichtung, Tageslicht durch Luken und Fenstern sowie einer durchdachten Belüftung ein angenehmes Wohnklima schaffen. Frischluftzufuhr ist gerade in tropischen Regionen essenziell.



Mit einer Außenbreite von 4,45 Metern, großen Fensterflächen und viel Tageslicht erinnert der Salon der S/Y Manatee an das Raumgefühl eines Decksalons.

Schlafkomfort ist auf Langfahrt nicht verhandelbar. Wer nicht schläft, wird krank, unkonzentriert und gereizt. Faktoren die auf hoher See gefährlich werden können. Deshalb sollten die Kojen lang genug und gut belüftet sein. Polster mit gutem Schaumstoff, abwaschbare Bezüge und ausreichende Staumöglichkeiten im unmittelbaren Bereich der Kojen tragen dazu bei, dass Schlaf- und Rückzugsräume wirklich Erholung bieten.



Auch bei Seegang lässt sich in der gut durchdachten Pantry sicher kochen.

Die Pantry als Zentrum des Bordalltags verdient besondere Aufmerksamkeit. Ein komfortabler Küchenbereich sollte bei jeder Lage benutzbar sein, ausreichend Stauraum und gute Sicherungsmöglichkeiten bieten. Wer regelmäßig bei Seegang kocht braucht Haltegriffe, rutschfeste Flächen und eine kardanisch aufgehängte Kochfläche.

Nicht zuletzt spielt auch die emotionale Qualität des Bordlebens eine Rolle: Sich wohlfühlen, eine Tasse Kaffee im Morgengrauen im Cockpit genießen, bei Regen mit einem Buch unter Deck entspannen oder gemeinsam bei Sonnenuntergang essen, all das ist keine Nebensache. Komfort bedeutet nicht Überfluss, sondern kluge Planung, zuverlässige Systeme, durchdachte Details und ein Maß an Wohnlichkeit, das die Crew auch auf langer Fahrt bei guter Stimmung hält. Denn eine Yacht, die sich wie ein Zuhause anfühlt, wird zur tragfähigen Basis für eine lange Reise.

Zuhause auf 15 Metern – komfortabel leben an Bord

Die Crew der S/Y Manatee fühlt sich in ihrem schwimmenden Zwei-Personen-Haushalt rundum wohl. Mit einer Länge von 48 Fuß, das entspricht knapp 15 Metern, gehört die Bavaria 47 Ocean zu den ausgewachsenen Fahrtenyachten. Besonders ihre durchdachte Raumaufteilung macht das Leben an Bord komfortabel und vielseitig nutzbar.



Der Saloon wird kurzerhand zum Arbeitsplatz, etwa für die Gestaltung eines Kinderbuchs.

Im Vorschiff wird die Kabine als kreativer Rückzugsort genutzt, hier ist Platz für ein kleines Atelier. Der großzügige Salon dient tagsüber häufig als Büro und lädt abends zum Entspannen ein. Die gut geschützte Pantry ermöglicht selbst bei Seegang einen sicheren Stand beim Kochen, was auf langen Passagen unverzichtbar ist.

In der Eignerkabine wurde die Matratzen auf dem komfortablen Doppelbett durch eine qualitativ sehr hochwertige und einteilige Matratze ersetzt.



Ein echtes Highlight ist die Eignerkabine im Heck. Die großzügige Doppelkoje bietet einen außergewöhnlich hohen Schlafkomfort. So lässt es sich auch auf See sanft ruhen und ist ein echtes Stück zuhause unter Segeln.

Die Langfahrtauglichkeit der Bavaria 47 Ocean von einer Großserienwerft, die mehrere 100 Einheiten pro Jahr ausliefert, ist nicht verwunderlich. So wurde 1998 damit begonnen erste Mittelcockpit Yachten von Bavaria auf den Markt zu bringen. Von der Bavaria 47 Ocean wurden bis 2002 leider nur 25 Boote gebaut. Der Autor weiß, dass kein Boot perfekt ist und hat in den vielen Jahrzehnten schon etliche Boote kennengelernt. Auch die S/Y Manatee bot viele Potentiale zur Verbesserung, die im Rahmen der Nutzung ständig vorgenommen werden. Der Kauf dieser Bavaria 47 Ocean war zum Zeitpunkt der Suche nach einer geeigneten Langfahrtyacht nicht geplant, es war eher eine Gelegenheit. Das Boot erfüllte aber die meisten Kriterien und kam damit in die engere Auswahl.

Seit fast zehn Jahren segelt das Eignerpaar mit der Bavaria 47 Ocean und hat dabei fast 20.000 Seemeilen im Kielwasser. Das Vertrauen in ihr Boot ist groß und damit eine sichere Bank bei der Erfüllung ihres Lebensraums.

Im weiteren Verlauf interviewt der Autor Langfahrtsegler, die mit Großserienyachten unterwegs sind und die er auf seiner Reise persönlich getroffen hat. Schnell wird klar: Jedes Boot ist so einzigartig wie seine Crew und stets angepasst an die individuellen Vorstellungen, Erfahrungen und Prioritäten der Eigner.

Freuen wir uns auf die Fortsetzung dieser Serie, die den Blick auf Katamarane und Segelyachten aus der Großserie richtet und die Leitfrage aufgreift:

„Mit Großserienyachten um die Welt – geht das?“