

# BAVARIA *life*

Yachting Magazine



## AWARD

DIE BAVARIA SR36  
IM AWARD-FIEBER

THE BAVARIA SR36  
IN AWARD FEVER

## BOOT DÜSSELDORF

DIE TOP TEN MIT  
DREI PREMIEREN

THE TOP TEN WITH  
THREE PREMIERES

## BAVARIA INSIDE

GENESIS EINES BOOTES:  
BAVARIA SR33

GENESIS OF A BOAT:  
BAVARIA SR33

## TRAVEL

AB IN DEN SÜDEN!  
SARDINIEN

OFF TO THE SOUTH!  
SARDINIA

## SKIPPER

PROFISKIPPER GUIDO  
DWERSTEG

THE PROFESSIONAL  
SKIPPER GUIDO DWERSTEG



SALES  
CHARTER  
MANAGEMENT  
SERVICE

YOUR YACHTING PARTNER IN GREECE

*Since 1987*

COSMOS

THE WORLD OF YACHTING

⊙ ATHENS ⊙ MUNICH ⊙ LONDON ⊙ LARNACA ⊙ SEOUL

[COSMOS-YACHTING.COM](https://cosmos-yachting.com)



Liebe Leserinnen und Leser,

eine tolle Saison 2022 liegt hinter uns. Endlich konnten wir unseren Wassersport wieder ohne Einschränkungen genießen. Lange Törns und viele neue Häfen entdecken oder einfach in der schönsten Bucht um die Ecke das Meer und die Sonne genießen.

Für uns von Bavaria Yachts war das vergangene Geschäftsjahr noch ein Jahr voller Herausforderungen. Viele Lieferketten sind noch nicht wieder so stabil wie vor der Pandemie, aber wir haben jeden Tag hart gearbeitet, um unsere Boote pünktlich an Sie liefern zu können. Insgesamt konnten wir gut ein Drittel mehr Boote ausliefern als im Vorjahr und über 100 neue Kolleginnen und Kollegen bei Bavaria in Giebelstadt begrüßen. So gut aufgestellt haben wir auch für 2023 ambitionierte Pläne und wollen unsere Produktion weiter steigern, um der hohen Nachfrage nach unseren Yachten mit kürzeren Lieferzeiten gerecht zu werden.

Sie als Kunden dürfen sich nach der SR36 in 2022 im kommenden Jahr gleich auf zwei neue Bavaria-Yachten freuen. Unsere neue Motoryacht Bavaria SR33 werden wir Ihnen gleich im Januar auf der Boot in Düsseldorf präsentieren. An Bord der Bavaria SR33 haben Entspannung, tolle Erlebnisse mit Familie und Freunden und auch Spaß am Motorbootfahren jeweils ihren eigenen Raum. Sie ist daher die ideale Yacht für unterschiedliche Bedürfnisse. Wie gut unser SR-Konzept auch bei Fachjournalisten ankommt, konnten wir bei der Vorstellung unserer Bavaria SR36 eindrucksvoll erleben. Sie wurde gleich für drei der wichtigsten Boot-Awards in Europa nominiert, ein neuer Rekord. Den Best of Boats Award konnten wir im November schon in Berlin entgegennehmen. Der European Motorboat of the Year Award und Motor Boat Award 2023 werden im Januar verliehen. Wir sind gespannt.

Und ein weiteres Highlight, unsere neue Bavaria C46, wartet auf Sie im kommenden Frühjahr. Bei der Entwicklung stand allein im Zentrum, was Ihnen als unsere Kunden realen Mehrwert an Bord bringt. Und dann haben wir Detail für Detail die richtige Lösung gesucht und hierbei an vielen Stellen auf scheinbar notwendige Kompromisse verzichten können. Bei der Bavaria C46 sind wir überzeugt, mit vielen durchdachten Details die Balance gefunden zu haben, die Kunden von einer Segelyacht dieser Größe erwarten. Wir freuen uns, Ihnen auf der Boot vom 21. bis 29. Januar mehr Einzelheiten zu dieser neuen Yacht verraten zu dürfen. Besuchen Sie uns gerne und lassen Sie uns gemeinsam in das Jahr 2023 starten.

Ihr  
**Marc Diening**  
CEO Bavaria Yachts

Dear readers,

*a great 2022 season lies behind us. At last, we could again enjoy our watersports without any restrictions. Long cruises and discovering many new harbours or simply soaking up sun and sea in the beautiful bay around the corner.*

*For us at Bavaria Yachts, the past business year was still a year full of challenges. Many supply chains are not yet as stable as prior to the pandemic, but we have been working hard every day to make sure that we can deliver our boats to you on time. All in all, we were able to deliver a good third more boats than in the previous year and to welcome more than 100 new colleagues at Bavaria in Giebelstadt. Well positioned like this, we have ambitious plans also for 2023 when we want to further increase our production to meet the high demand for our yachts with shorter delivery times.*

*As customers, you can look forward to two new Bavaria yachts in the coming year, after the SR36 in 2022. We will present our new motor yacht Bavaria SR33 already in January at the exhibition "boot" in Düsseldorf. On board the Bavaria SR33, relaxation, wonderful times with family and friends as well as the pure joy of motorboating all have their own space. The Bavaria SR33 is the ideal yacht for many different needs. After presenting our Bavaria SR36, we could see just how well this SR-concept was received by also by yachting journalists. She was instantly nominated for three of the most prestigious boat-awards in Europe, setting a new record. We have already received the Best of Boats Award in November in Berlin. The European Motorboat of the Year Award and the Motor Boat Award 2023 will be given in January. We shall see.*

*Another highlight waits for you in the coming spring: our new Bavaria C46. During the development process, the focus was solely on what brings you, our customers, real added value on board. And then we looked for the right solution in every detail and were able to do without seemingly necessary compromises in many areas. We are convinced that, with the Bavaria C46, we have found the balance that customers expect from a sailing yacht of this size. During the exhibition "boot" from January 21 to 29, we will gladly tell you much more details of our new Bavaria C46. You are welcome to visit us and let us start the year 2023 together.*

Yours,  
**Marc Diening**  
CEO Bavaria Yachts

03	EDITORIAL	MARC DIENING
06	WINNER	BAVARIA SR36 IM AWARD-FIEBER
07	AZUBIS	PITTER YACHTCHARTER
08	SKIPPER PRAXIS	HILFREICH & CLEVER / <i>USEFUL &amp; SMART</i>
10	PREMIERES	BOOT DÜSSELDORF 2023
16	GENESIS	EIN BOOT ENTSTEHT / <i>GENESIS OF A BOAT</i>
22	WANTED	DIE BESTEN MOMENTE / <i>THE BEST MOMENTS</i>
26	SKIPPER	BAVARIA-EIGNER / <i>BAVARIA OWNER</i>
32	HOW TO	ANLEGEN AN BOJE / <i>DOCKING AT A BUOY</i>
36	TRAVEL	KOPENHAGEN / <i>COPENHAGUE</i>
44	STYLE	ABSOLUT IN / <i>ABSOLUTELY HOT</i>
46	COOK	REZEPT / <i>RECIPE</i>
49	IMPRESSUM	WER MACHT WAS / <i>WHO'S DOING WHAT</i>
50	BAVARIA C46	AM HORIZONT / <i>AT THE HORIZON</i>
54	GO SOUTH	SÜD SARDINIEN / <i>SOUTH SARDINIA</i>
62	SHOWTIME	BOOTSMESSEN / <i>BOAT FAIRS</i>



3



6



7



8



10



16



22



26



32



36



44



46



50



54



62

# DIE BAVARIA SR36 IM AWARD-FIEBER

## THE BAVARIA SR36 IN AWARD FEVER

DIE NEUE BAVARIA SR36 IST MIT DEM BOB AWARD 2022 AUSGEZEICHNET WORDEN UND WURDE FÜR ZWEI WEITERE AWARDS NOMINIERT.

THE NEW BAVARIA SR36 HAS BEEN AWARDED THE BOB AWARD 2022 AND HAS BEEN NOMINATED FOR TWO FURTHER AWARDS.



**B**OB steht für Best of Boats und gehört zu den größten Auszeichnungen für Motorboote in ganz Europa. Die Verleihung des BOB Awards fand im feierlichen Rahmen im November auf der BOOT & FUN Messe in Berlin statt. Insgesamt 18 Motorboote hatte die internationale Jury des BOB Awards in vier Kategorien zu den Finalisten gekürt. Am Donnerstagabend wurden auf der BOOT & FUN in Berlin die Gewinner bekanntgegeben. Bestes Boot des Jahres 2022 in der Kategorie „Best for Family“ wurde die Bavaria SR36 und holte damit den zweiten BOB Award für Bavaria Yachts.

**B**OB stands for Best of Boats and is one of the biggest awards for powerboats in all of Europe. The ceremony of the BOB Award took place in a festive setting at the BOOT & FUN trade fair in Berlin on Thursday evening. The international jury of the BOB Award had selected a total of 18 motorboat finalists in four categories. On Thursday evening, the winners were announced at the BOOT & FUN trade fair in Berlin. Best boat of the year 2022 in the category "Best for Family" was the Bavaria SR36, taking home the second BOB Award for Bavaria Yachts.

Die Zahl 36 scheint dabei Bavaria Yachts in Berlin Glück zu bringen. Genau vor acht Jahren wurde die Bavaria S36 in der gleichen Kategorie mit dem BOB Award ausgezeichnet. Der BOB Award gehört aufgrund der Anzahl teilnehmenden Länder, Jurymitglieder und Medien zu den wichtigsten Awards in Europa.

The number 36 seems to be Bavaria Yachts' lucky number in Berlin. Exactly eight years ago, the Bavaria S36 won the BOB Award in the same category. The BOB Award is one of the most important awards in Europe due to the number of participating countries, jury members and media.

Aber diesmal ist nach dem Award gleichzeitig vor dem Award für das Team von Bavaria Yachts, denn die Bavaria SR36 ist ebenfalls für den European Powerboat of the Year Award 2023 und den Motorboat Award 2023 nominiert. Beide werden auf der boat 2023 in Düsseldorf verliehen, gleichzeitig zur Weltpremiere des neuesten Familienmitglieds, der Bavaria SR33.

But this time, after the award is also before the award for the Bavaria Yachts team, because the Bavaria SR36 is also nominated for the 2023 European Powerboat of the Year Award and the Motorboat Award 2023. Both awards will be presented at the boat 2023 in Duesseldorf, just in time for the official world premiere of the newest member of the family, the Bavaria SR33.

# BOOTSBAU-AZUBIS FOR KIDS

## BOATBUILDING TRAINEES HELP KIDS

Neues lernen und dabei Gutes tun, das haben sich die auszubildenden Bootsbauer bei einem ganz besonderen Projekt zum Ziel gesetzt. Unter der Anleitung ihres Ausbilders Sigggi Teske bauten die Lernenden aus Leisten zwei 3D-Servierbretter, die unter den Mitarbeitern von Bavaria Yachts verlost wurden. Durch den Verkauf von Losen und weiteren Spenden kamen am Ende 1.000 Euro zusammen, die die Azubis für die Kinder des Malteser Kinderpalliativteams Unterfranken spendeten.

Wenn Sie auch spenden möchten, informieren Sie sich gerne auf der Webseite des Malteser Hilfsdienst e.V. Kinderpalliativteam Unterfranken.

[www.malteser-unterfranken.de](http://www.malteser-unterfranken.de)

*Learning new things and doing good at the same time – that was the goal of the apprentice boatbuilders in a very special project. Under the guidance of their trainer Sigggi Teske, the budding boatbuilders built two 3D serving boards out of battens, which were raffled off among the employees of Bavaria Yachts. In the end, the sale of raffle tickets and other donations raised 1,000 euros, which the trainees donated to the children of the Malteser Children's palliative care team Unterfranken.*

If you would also like to donate, please visit the website of Malteser Hilfsdienst e.V. Kinderpalliativteam Unterfranken.  
[www.malteser-unterfranken.de](http://www.malteser-unterfranken.de)



# Legendary sailmaking

for more than 65 years

photo: nico-krauss.de

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

Find the colour of your dream!

  
7  
ELVSTROM  
SAILS

# SKIPPERS KLEINER HELFER

## SKIPPERS LITTLE HELPER



**V**olle 12 Stunden Segelpraxis in der Hosentasche – das ist die neue App „Skipper-Praxis“. Es ist schon beeindruckend, was die Macher dieser App da auf die Beine gestellt haben: Der Yachtmaster-Instructor Clemens Stecher, der Skipper-Trainer Kai Linnenbrügger und der Einhandsegler und Profiskipper Guido Dwersteg haben sich ausgiebig mit der Frage beschäftigt, wie man einem möglichst breiten Publikum die Basics der alltäglichen Segelpraxis auf lockere Art nahebringen kann, noch dazu übersichtlich strukturiert und leicht erfassbar. Einfach war das nicht, auch wenn es im Ergebnis so aussieht: Gut drei Jahre lang hat das Team an der Entwicklung und der durchaus aufwändigen Realisierung dieser App gearbeitet!

Insgesamt 150 Kapitel in sechs größeren Themenbereichen vermitteln eine Fülle von Erfahrungen. Und das in einem reizvollen Multimedia-Mix aus Text, Bild und Video. Hier finden AnfängerInnen wertvolle Tipps und Denkanstöße, aber auch erfahrene Segler können hier und da den einen oder anderen Inhalt auffrischen oder von einer neuen Seite aus betrachten. Denn dies ist die sympathische Grundhaltung des Autorenteam: Nichts ist in Stein gemeißelt, es gibt gerade auch beim Segeln nicht nur die eine allgemeingültige Antwort, sondern meist mehrere Arten Manöver zu fahren oder was auch immer gerade ansteht. Erlaubt ist, so das Credo, was funktioniert! So gesehen ist diese App auch durchaus als Anregung zum Diskutieren, vor allem aber selber Denken zu verstehen – wofür das hier vermittelte Basiswissen allerdings ein solides Fundament legt.

Fazit: Erfrischend, unterhaltsam und lehrreich. Was kann man mehr verlangen? Und wie wir hören, sind weitere Apps in der Pipeline – die speziellen Manöver für Motorboote etwa, oder auch der Umgang mit Katamaranen werden in der hier vorliegenden App noch nicht behandelt. Man darf also gespannt sein und sich bis dahin mit dieser App und den vielen hier behandelten Themen vertraut machen.

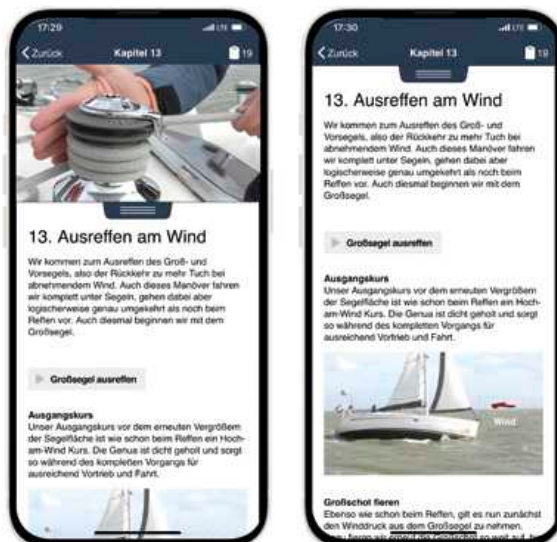
Erhältlich in den gängigen App-Stores, auf **Skipper-Praxis.de** oder über **Segel-Filme.de**

**A** total of 12 hours of practical sailing experience in your pocket – that's the new app "Skipper-Praxis" (so far only available in German language). It is impressive what the creators of this app have come up with: Yachtmaster instructor Clemens Stecher, skipper trainer Kai Linnenbrügger and single-handed sailor and professional skipper Guido Dwersteg have dealt extensively with the question of how to bring the basics of everyday sailing to as wide an audience as possible in a relaxed way, and in a clearly structured and easy-to-understand way. It wasn't easy, even if the result looks like it: The team worked for a good three years on the development and the quite complex production of this app!

A total of 150 chapters in six major subject areas convey a wealth of experience. And all this in a delightful multimedia mix of text, pictures and video. Beginners will find valuable tips and food for thought, but even experienced sailors can brush up on one or the other subject or look at it from a new angle. For this is the sympathetic basic attitude of the team of authors: Nothing is set in stone, there is not just one universal answer, especially in sailing, but usually several ways of doing manoeuvres or whatever is at hand. The credo is that whatever works is allowed! Seen in this light, this app is also to be understood as a stimulus for discussion, but above all for thinking for oneself - for which the basic knowledge imparted here lays a solid foundation.

So, this is the conclusion: Refreshing, entertaining and educational. What more could you ask for? And we hear that more apps are in the pipeline - the special manoeuvres for motorboats, for example, or the handling of catamarans are not yet covered in this app. Until then, you can familiarise yourself with this app and the many topics covered here.

Available in the usual App-Stores, on **Skipper-Praxis.de** or on **Segel-Filme.de** – only in German language.







**BAVARIA**  
YACHTS



*Passion made*  
BAVARIA  
SR41



# DIE TOP TEN MIT DREI PREMIEREN IN DÜSSELDORF

Zur boot 2023 vom 21. bis 29. Januar kommt Bavaria Yachts mit insgesamt zehn Segel- und Motoryachten, darunter die Weltpremiere der neuen Bavaria SR33 und zum ersten Mal in Düsseldorf die größere Bavaria SR36 und für Segler die Bavaria C38. Auf dem Stand B40 in der Halle 16 haben die Segelyachten von Bavaria Yachts in diesem Jahr ihr zu Hause. Insgesamt fünf Modelle werden dort auf über 1.000 Quadratmetern präsentiert. Weiteres Highlight in der Halle 16 ist die Bavaria C46 Arena, in der das neueste Segelprojekt der Werft für 2023 vorgestellt wird. In Halle 1 auf dem Stand B37 werden die Motoryacht-Fans von Bavaria Yachts auf ihre Kosten kommen.

Ein Blick in die nahe Zukunft wartet auf die Besucher in der Bavaria C46 Arena in der Halle 16. Die Bavaria C46 setzt in der Kombination von Raumgestaltung, hervorragenden Segeleigenschaften und innovativen Lösungen neue Maßstäbe. Wie alle Modelle der C-LINE ist die Bavaria C46 in Kooperation zwischen dem Bavaria-Entwicklungsteam und Cossutti Yacht Design entstanden und bietet eine überzeugende Kombination für unterschiedlichste Anforderungen an Bord. So konnte bei der C46 das Bavaria-typische Platzangebot und die bewährte Made-in-Germany-Solidität mit noch mehr Segelleistung und mehr Wohlfühlgefühl an Bord kombiniert werden. Die markanten Chines am Heck und der Bavaria V-Bug haben schon der Bavaria C38 und C42 außergewöhnlich gute und schnelle Segeleigenschaften verliehen.

In der ersten Jahreshälfte 2023 wird die Bavaria C46 ihre ersten Testschläge segeln. Auf der boot 2023 erfährt man weitere Details dazu. Neben der Bavaria C46 Arena ist die Bavaria C38 zu finden. Sie ist zum ersten Mal auf der boot zu sehen, hat aber schon eine steile Karriere zum echten Bestseller bei Bavaria Yachts gemacht.

Als Flaggschiff wird die Bavaria C57 mit einer Länge von 17,15 Metern inklusive Buggsprits und einer Breite von 5,28 Metern die größte Bavaria am Stand sein. Gleich neben ihr können Besucher die Bavaria C50 besichtigen. Das moderne Rumpfdesign beider Yachten ermöglicht beeindruckende Kabinen- und Salonlayouts, die Komfort und luxuriöse Platzverhältnisse bieten, auch wenn die Crew mal größer ist. Überzeugende Segeleigenschaften bei

einfachem Handling machen die C57 und C50 zur perfekten Segelyacht auch mit kleiner Crew, bei der man die Freude am Segeln auf jedem Kurs spürt.

Das Leben an Land einfach mal für längere Zeit hinter sich lassen. Die Bavaria Vision 42 ist ideal für Eigner, die gerne länger an Bord leben und auf ein großzügiges Platzangebot und hohen Komfort keinen Moment verzichten wollen.

Zusammen mit Familie und Freunden unvergessliche Segelmomente genießen, genau dafür wurde die Bavaria Cruiser 34 entwickelt. Der Klassiker unter den modernen Segelyachten macht großen Eindruck mit ihren sicheren Segeleigenschaften, ihrem großen Cockpit und der großen Badeplattform. Aufgrund durchdachter Lösungen und viel Komfort fühlt man sich auch unter Deck und im Hafen jederzeit wohl an Bord.

Eine Weltpremiere gibt es auf dem Stand von Bavaria Yachts in Halle 1 zu feiern. Die neue Bavaria SR33 wird nach der Bavaria SR41 und Bavaria SR36 das neueste Mitglied der Bavaria SR-LINE und folgt klar der Design-Philosophie dieser Linie. Das Entwicklungsteam von Bavaria Yachts hat mit vielen cleveren Lösungen an alle Ansprüche, die Family & Friends Crews haben, gedacht. An Bord der Bavaria SR33 haben individuelle Entspannung, gesellige Stunden auf dem Meer und Spaß am Motorbootfahren jeweils ihren eigenen Raum. Sie ist daher die ideale Yacht für individuelle Bedürfnisse.



## THE TOP TEN WITH THREE PREMIERES IN DÜSSELDORF

---

*Bavaria Yachts will be coming to boot 2023 from 21 to 29 January with a total of ten sailing and motor yachts, including the world premiere of the new Bavaria SR33 and, for the first time in Düsseldorf, the larger Bavaria SR36 and, for sailors, the Bavaria C38. Stand B40 in Hall 16 is the home of the sailing yachts from Bavaria Yachts this year. A total of five models will be presented there on more than 1,000 square metres. An additional highlight in Hall 16 is the Bavaria C46 Arena, where the shipyard's latest sailing project for 2023 will be presented. In Hall 1 at Stand B37, motor yacht fans will get their money's worth from Bavaria Yachts.*

Ebenfalls zum ersten Mal zeigt sich die Bavaria SR36 auf der boot. Kaum ein Jahr alt ist sie schon fast eine Legende. Im November wurde sie mit dem Best of Boats Award in Berlin ausgezeichnet und ist für zwei weitere wichtige Awards nominiert. „Wir sind wahnsinnig stolz, den BoB Award gewonnen zu haben und für den European Motorboat of the Year Award 2023 und den Motorboat Award nominiert zu sein. Für uns ein Beweis, dass unser Bavaria Team mit der Philosophie unserer SR-LINE nicht nur unsere Kunden begeistert, sondern auch die Redakteure wichtiger Fachmagazine überzeugen kann“, erklärt Marc Diening, CEO von Bavaria Yachts.

Sportliche und sichere Fahreigenschaften sind das Erfolgsrezept der Bavaria S29. Dies in Kombination mit großzügigem Komfort im Cockpit sowie unter Deck, um allen Anforderungen auf dem Wasser gerecht zu werden.

Die Bavaria R40 Coupe steht für höchsten Komfort und elegantes Design. Sie ist perfekt für eindrucksvolle Erlebnisse, eine stilvolle Zeit an Bord und damit gemacht für Eigner, die eine moderne hochwertige Motoryacht suchen und gleichzeitig Wert auf großzügigen Raum für Familie und Freunde legen.

Die Bavaria Virtess 420 besticht durch klare Linien und ein zeitloses Design und bietet den Rahmen für unvergessliche Erlebnisse über den Wellen. Wie Ihre Schwester verfügt auch die Virtess 420 Coupé über drei Kabinen und einen großzügigen Salon.

**A** glimpse of the near future awaits visitors in the Bavaria C46 Arena in Hall 16. The Bavaria C46 sets new standards in the combination of space design, outstanding sailing characteristics and innovative solutions. Like all models of the C-LINE, the Bavaria C46 was created in cooperation between the Bavaria development team and Cossutti Yacht Design and offers a convincing combination for the most diverse requirements on board. The Bavaria C46 combines the typical Bavaria spaciousness and the proven Made-in-Germany solidity with even more sailing performance and a greater sense of well-being on board. The distinctive chines at the stern and BAVARIA V-bow have already given the Bavaria C38 and C42 exceptionally good and fast sailing characteristics.

As the flagship, the Bavaria C57 will be the largest Bavaria on the stand with a length of 17.15 metres including bowsprit and a beam of 5.28 metres. Right next to her, visitors can view the Bavaria C50. The modern hull design of both yachts allows for impressive cabin and saloon layouts that offer comfort and luxurious space even when the crew is larger. Convincing sailing characteristics with easy handling make the C57 and C50 the perfect sailing yacht even with a small crew, where you can feel the joy of sailing on every course.

Simply leave life on land behind for a longer period of time. The Bavaria Vision 42 is ideal for owners who like to live on board for a longer period of time and don't want to miss out on generous space and a high level of comfort for a moment.

Enjoying unforgettable sailing moments together with family and friends is exactly what the Bavaria Cruiser 34 was designed for. The classic among the modern sailing yachts makes a great impression with her safe sailing characteristics, her large cockpit and the large bathing platform. Thanks to well thought-out solutions and a lot of comfort, you always feel at home on board, even below deck and in the harbour.

There will be a world premiere to celebrate at the Bavaria Yachts stand in Hall 1. After the Bavaria SR41 and Bavaria SR36, the new Bavaria SR33 will be the latest member of the Bavaria SR-LINE and clearly follows the design philosophy of the SR-LINE. The Bavaria Yachts development team has thought of all the requirements of Family & Friends crews with many clever solutions. On board the Bavaria SR33, individual relaxation, social hours at sea and fun motor boating each have their own space. The Bavaria SR33 is therefore the ideal yacht for individual needs.

The Bavaria SR36 will also be exhibiting at boot for the first time. Barely a year old, she is already almost a legend. In November, she won the Best of Boats Award in Berlin and has been nominated for two other important awards. "We are incredibly proud to have won the BoB Award and to be nominated for the European Motorboat of the Year Award 2023 and the Motorboat Award. For us, this is proof that our Bavaria team not only inspires our customers with the philosophy of our SR-LINE, but can also convince the editors of important trade magazines," explains Marc Diening, CEO of Bavaria Yachts.

Sporty and safe sailing characteristics are the Bavaria S29's recipe for success, combined with generous comfort in the cockpit and below deck to meet all requirements on the water.

The Bavaria R40 Coupe stands for highest comfort and elegant design. She is perfect for impressive experiences, a stylish time on board and thus made for owners who are looking for a modern high-quality motor yacht and at the same time value generous space for family and friends.

The Bavaria Virtess 420 impresses with clear lines and a timeless design and provides the framework for unforgettable experiences over the waves. Like her sister, the Virtess 420 Coupe has three cabins and a spacious saloon.





## WILLKOMMEN IN DÜSSELDORF

Wir laden Sie herzlich ein, uns auf der boot 2023 in Düsseldorf zu besuchen. Registrieren Sie sich jetzt und erhalten Sie alle wichtigen Informationen zur größten Wassersportmesse in Europa und Bavaria Yachts.

Scannen Sie den QR-Code oder gehen Sie direkt auf unsere Webseite

[www.bavariayachts.com/boot2023](http://www.bavariayachts.com/boot2023)

## WELCOME TO DÜSSELDORF

We cordially invite you to visit us at boot 2023 in Düsseldorf. Register now and get all important information about the biggest water sports fair in Europe and Bavaria Yachts.

Scan the QR code or go directly to our website at [www.bavariayachts.com/boot2023](http://www.bavariayachts.com/boot2023).



## BAVARIA SEGELYACHTEN

### Halle 16 Stand B40

- + Preview: BAVARIA C46 Arena
- + Düsseldorf Premiere BAVARIA C38
- + BAVARIA C50
- + BAVARIA C57
- + BAVARIA CRUISER 34
- + BAVARIA VISION 42

## BAVARIA SAILING YACHTS

### Hall 16 Stand B40

- + Preview: BAVARIA C46 Arena
- + Düsseldorf Premiere BAVARIA C38
- + BAVARIA C50
- + BAVARIA C57
- + BAVARIA CRUISER 34
- + BAVARIA VISION 42

## BAVARIA MOTORYACHTEN

### Halle 1 Stand B37

- + World Premiere BAVARIA SR33
- + Düsseldorf Premiere BAVARIA SR36
- + BAVARIA VIRTESS 420 FLY
- + BAVARIA R40 COUPE
- + BAVARIA S29

## BAVARIA MOTOR YACHTS

### Hall 1 Stand B37

- + World Premiere BAVARIA SR33
- + Düsseldorf Premiere BAVARIA SR36
- + BAVARIA VIRTESS 420 FLY
- + BAVARIA R40 COUPE
- + BAVARIA S29





# GENESIS EINES BOOTES

## GENESIS OF A BOAT

---

**Die Bavaria SR33 feiert Weltpremiere. Doch was passiert eigentlich alles, bis ein neues Modell von Bavaria Yachts soweit ist? Eine ganze Menge!**

**E**in Boot wie die neue Bavaria SR33 besteht aus der Summe vieler Teile und ist, das ist klar, ein höchst komplexes Gebilde. Wie in einem großen 3D Puzzlespiel müssen alle Komponenten nahtlos zueinander passen, sich ergänzen, zusammenwirken und in einem begrenzten Raum so clever installiert werden, dass sie optimal funktionieren, aber auch für Wartungsarbeiten zugänglich sind. Eine fast unmögliche Aufgabe, würde man denken, da sich ja die Technik und die Systeme zumeist hinter den Oberflächen einer eleganten und wohnlichen Einrichtung verbergen. Und wenn diese Hürde genommen ist, muss die Serienfertigung reibungslos funktionieren. Denn nur dann kann die Werft ein qualitativ einwandfreies Boot liefern, welches dem Kunden noch lange Freude bereiten wird.

Wie aber ist diese spannende Aufgabe praktisch zu lösen? Die Entwicklung eines neuen Modells ist ein relativ langer Prozess. Für die Motorboote bei Bavaria ist Beate Wirtky als Produktmanagerin

zuständig. Sie entscheidet gemeinsam mit der Geschäftsführung und dem Vertrieb, welches das richtige Produkt für den Markt und für die Modellreihen der Werft ist: „Wir analysieren, in welchen Segmenten wir uns weiter entwickeln müssen, um die richtigen Boote zur richtigen Zeit am Markt zu haben!“ Das klingt ganz nach einer schwierigen Frage und diese zu beantworten ist genau ihre Aufgabe. Gesicherte Daten oder detaillierte Marktstudien gibt es dazu kaum, viele Anhaltspunkte jedoch schon: „Wir arbeiten eng mit unseren Händlern zusammen, um die Bedürfnisse der Kunden und die Trendentwicklungen am Markt zu erfahren. Zusätzlich erstellen wir für jedes unserer Boote Wettbewerbsanalysen, verfolgen die Geschehnisse am Markt und beobachten sehr genau, welche Trends sich tatsächlich weiterentwickeln.“

So fällt dann beispielsweise die Entscheidung, ein neues 33-Fuß Motorboot der SR-Reihe zu entwickeln, wie dieses in etwa aussehen soll und wer der Designer sein wird. Bavaria Yachts arbeitet bei seinen Motoryachten schon lange mit dem italienischen Designer Marco Casali und der Firma Micad zusammen, die für die reinen Rumpflinien und hervorragenden Fahreigenschaften zuständig ist. Und schon kommen weitere Experten im Team von Bavaria dazu: Fabian Bayer als Projektleiter für neue Modelle etwa, Benjamin







Stahns als Projektingenieur sowie die werfteigene Konstruktionsabteilung, wo die vielen Details ausgetüfelt werden.

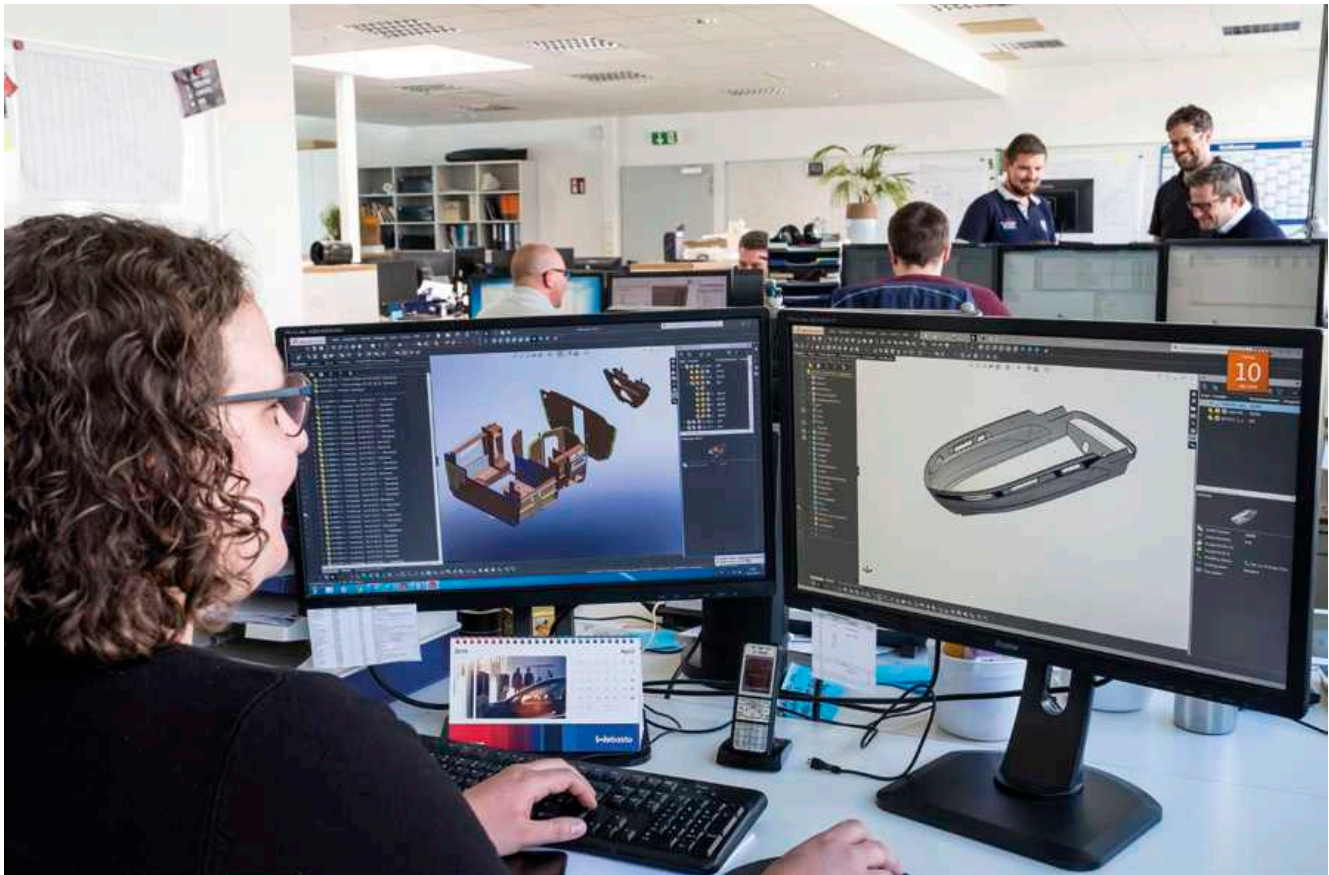
Damit befinden wir uns in der Konzeptphase. Hier werden noch einmal die von der Produktmanagerin und der Geschäftsleitung formulierten Anforderungen an das neue Boot besprochen und feinjustiert, die ersten Entwürfe des Designers werden geprüft, Terminpläne und Kostenkalkulationen erstellt.

Vor allem aber wird in dieser Phase festgestellt, was von all den später möglicherweise angebotenen Optionen technisch und praktisch überhaupt umsetzbar und sinnvoll ist. „Das geht schon gleich nach den ersten Designs los, wir haben dann eine Liste mit allen Optionen, die das Produktmanagement gerne anbieten möchte. Wir bilden dann die extremen Beladungszustände ab, wenn ein Boot mit allen angebotenen Optionen bestellt wird und vom Gewicht her dann entsprechend beladen ist. So prüfen wir in dieser Phase, ob das Boot noch innerhalb eines eng gesteckten Trimbereiches schwimmt und funktioniert“, erklärt Benjamin Stahns und gibt dazu ein Beispiel aus der Entwicklung eines früheren Modells: „Das Boot sollte auch mit einer hydraulischen Badeplattform angeboten werden, dazu noch mit einem 8kW Generator, beides im hinteren Bereich des Bootes. Das sind dann

etwa 300 Kilo Gewicht mehr. Eigentlich ist das von der Konstruktion her kein großes Problem. Aber wenn diese Option nicht gekauft wird, fehlen da eben plötzlich wieder 300 Kilo. Aufgrund der ständig steigenden Kraftstoffpreise versuchen wir natürlich auf den Einsatz von Trimmblei zu verzichten. Das ist uns in den letzten Jahren auch immer gelungen. Das alles so zu konstruieren, dass das Boot in beiden Fällen gut schwimmt, ist natürlich die eigentliche Herausforderung!“

Aber damit nicht genug, ergänzt Fabian Bayer: „Dann kommen auch noch die Kollegen aus der Produktion und sagen: Sieht ja schön aus, aber wie sollen wir das denn bauen? Das ist doch viel zu aufwändig! So wird immer hin und her optimiert. Die Produktion ist wirtschaftlich wichtig, aber das Boot muss natürlich auch gut aussehen und funktionieren.“

Sind die Pläne auf diese Weise so weit ausgearbeitet, dass alles theoretisch funktioniert, gibt es den so genannten „Design-Freeze“. Das ist der Punkt, ab dem an grundsätzlichen Dingen nichts mehr geändert wird – dafür beginnt nun die Detaillierung. In der Konzeptphase wird vieles nur teilweise fertig entwickelt. Man weiß also, da kommen ein Scharnier und eine Gasfeder hin, aber man weiß noch nicht, welches Scharnier und welche Gasfeder.



„Die Detaillierung ist die Arbeit, die etwa 80 Prozent der Herstellungsstunden verschlingt“, erklärt Stahns: „Da wird konstruktiv im Einzelnen umgesetzt, was vorher im Prinzip bestätigt worden ist.“ Allerdings kann auch dann noch passieren, dass dies nicht klappt. Fabian Bayer nennt dafür einen, wenn auch seltenen, Fall: „Gerade in der aktuellen Lage kann es vorkommen, dass Lieferanten ausfallen. Dann gibt es das geplante Luk nicht mehr, und das Luk vom anderen Hersteller ist vielleicht zwei Zentimeter größer, die wir aber eigentlich nicht mehr haben...“

Eine wichtige Hilfe bei dieser Tüftelei ist das „Mock-up“, ein Modell der Inneneinrichtung aus Sperrholz in Originalgröße, welches schon während der Konzeptphase aufgebaut wird. Hier können diverse Detaillösungen nicht nur am Computer simuliert, sondern quasi in vivo nachgebaut werden. Dabei geht es nicht nur um den Einbau von Systemen oder Beschlägen, sondern auch ums Grundsätzliche. Die Ellenbogenfreiheit im Waschraum, zum Beispiel. Stößt man sich auch nicht den Kopf, wenn man vom WC aufsteht. In welche Richtung soll eine Tür sich öffnen lassen. Und vieles mehr.

Wenn alles passt, wird der erste Prototyp gebaut. Fabian Bayer erklärt: „Der Prototyp ist wie eine Versicherung, das alles klappt. Falls etwas wirklich Unvorhergesehenes passiert und das Boot würde schon am Band laufen, wäre das schlecht. Die Produktion hier läuft ja wie eine ordentlich getaktete Maschine, da kann man nicht einfach sagen: Oh, hier ist was schiefgelaufen, wir brauchen jetzt doch mehr Zeit. Vor allem aber dient der Prototyp auch für die Erstbemusterung von Bauteilen von Zulieferern. Und natürlich für den ersten Praxistest auf dem Wasser.“

Nach den ersten beiden Prototypen läuft die Produktion an den Bändern nach und nach an. „Ein Boot hat etwa 200 verschiedene Optionen, die können wir nicht alle vorab bauen. Dafür ist die Anlaufphase in der Produktion so wichtig.“

Die Produktmanagerin Beate Wirtky denkt zu diesem Zeitpunkt vermutlich längst wieder über neue Modelle nach. Wie wichtig ist für sie eigentlich die Zusammenarbeit mit dem Designer? „Die Zusammenarbeit mit Marco Casali ist sehr gut und Dialog und offener Austausch sind sehr wertvoll für uns. Wir bekommen dadurch konkrete Anhaltspunkte, was wir für unsere Neuentwicklungen berücksichtigen müssen, aber auch, was vielleicht nicht zu unserem Portfolio passt. Gerade im Hinblick auf neue Trends kann uns der Designer wichtigen Input aus seiner Sicht und seiner Erfahrung liefern. Die Entscheidungen treffen am Ende natürlich wir als Werft, aber immer unter Berücksichtigung der professionellen Einschätzung von Marco Casali.“

Und fängt sie jedes Mal mit einem weißen Blatt Papier an? „Nein, nicht unbedingt.. Wenn das Modell in eine bereits bestehende Modellreihe passen soll, ist es wichtig, elementare Designelemente aufzugreifen um die Harmonie innerhalb der Modellfamilie zu erhalten. Dies kann mit einem neu entwickelten Rumpf genauso funktionieren wie mit einem bestehenden. Beginnt man jedoch eine komplett neue Produktlinie oder sogar in einem neuen Segment, hat man zum Start meist das weiße Blatt vor sich.“

Die neue Bavaria SR33 ist für Beate Wirtky jedenfalls erfolgreich abgeschlossen – und schon ist sie im Kopf beim nächsten Boot. Wo geht es hin? Sie lacht und meint, das würden wir schon zum passenden Zeitpunkt erfahren...



on the market. Furthermore we create competition analysis for each of our models, and we follow what is happening in the market and observe very closely which trends are actually developing further."

On this basis the decision is made to, for example, create a new 33-foot motorboat for the SR-series, what it should look like and who the designer will be. Bavaria Yachts has long worked with Italian designer Marco Casali and the Micad company on its motor yachts, which is responsible for the pure hull lines and excellent handling characteristics. And already at this stage, more experts join the Bavaria team: Fabian Bayer as project manager for new models, for example, with Benjamin Stahns as project engineer. As well as the shipyard's own design department, where the many details are worked out.

This brings us to the concept phase. Here, the requirements for the new boat formulated by the product manager and the management are once again discussed and fine-tuned, the designer's first drafts are checked, schedules and cost calculations are drawn up.

## GENESIS OF A BOAT

**The Bavaria SR33 is celebrating its world premiere. But what happens, until a new model by Bavaria Yachts is ready for this? A lot!**

A boat like the new Bavaria SR33 is the sum of all of its parts and, at the same time, a highly complex creation. All components must fit together seamlessly, complement each other, work together and also be installed in a limited space in such a clever way that they will later also be accessible for maintenance work. Which is, in a way, like putting together a gigantic 3D puzzle. A real challenge and nearly impossible, one might think, as all these systems are usually hidden behind the surfaces of an elegant interior. And once this hurdle has been taken, then the production must run smoothly. Because only then, the yard can deliver a high-quality boat that will make its owner happy for many years to come.

But how can this challenging task be solved? The development of a new model is quite a long process. As product manager, Beate Wirtky is responsible for the motorboats at Bavaria. Together with the management and the sales department, she decides which is the right product for the market and for Bavaria's portfolio: „We analyse in which segments we need to develop further in order to have the right boats on the market at the right time!“ Sounds like a difficult question to answer, but exactly this is her task. Hardly any reliable data or detailed market studies are available, but there are many indications: „We work closely together with our dealers, to get to know the needs of the customers and the trends





Above all, however, this phase determines which of all the options that may be offered later are technically and practically feasible and make sense at all. "This starts right after the first designs, we then have a list with all the options that the product management would like to offer. We then map the extreme loading conditions when a boat is ordered with all the options offered and is then loaded accordingly in terms of weight. In this phase we check whether the boat still floats and functions within a narrow trim range," explains Benjamin Stahns and gives an example from the development of an earlier model: "The boat was to be offered with a hydraulic bathing platform, plus a generator, both in the rear area of the boat. That's about 300 kilos more weight. Actually, this is not a big problem from a construction point of view. But if this option is not bought, there are suddenly 300 kilos less. Because of the constantly rising fuel prices, we naturally try to do without trim lead. We have always succeeded in doing so in recent years. Constructing everything so that the boat floats well in both cases is, of course, the real challenge!"

But that's not all, adds Fabian Bayer: "Then the colleagues from the production look at it and say: It looks nice, but how are we supposed to build it? That's much too complicated! So, there is always optimisation back and forth. Production is economically important, but the boat also has to look good and function well."

Once the plans have been worked out so far that everything works theoretically, there is the so-called "design freeze". This is the point at which no more changes are made to fundamental things - now, the detailing begins. In the concept phase, many things are only partially developed. You might for instance know there will be a hinge and a gas spring, but you don't yet know which hinge and which gas spring. "The detailing is the work that consumes about 80 per cent of the design hours," explains Stahns: "It is here that whatever has been confirmed in principle beforehand is now implemented in full detail." However, it can still happen that this does not work out. Fabian Bayer gives an example, which however only happens rarely: "Especially in the current situation, it can happen that suppliers fail to deliver. Then the planned hatch is no longer available, and the hatch from the other manufacturer is perhaps two centimetres larger, but we don't actually have those two centimetres available..."

An important aid at this stage is the "mock-up", a full-size model of the interior made of plywood, which is already built during the concept phase. In this way, various detailed solutions can not only be simulated on the computer, but can also be recreated in vivo, so to speak. It's not just about the installation of systems or



fittings, but also about the basics. Elbow room in the washroom, for example. Or will you possibly bump your head when you get up from the toilet? In which direction should a door open? And much more.

When everything finally fits, the first prototype is built. Fabian Bayer explains: "The prototype is like an insurance that everything will work out. If something really unforeseen happened when the boat was already on the production line, that would be bad. The production here runs like a well-oiled machine, so you can't just say: Oh, something went wrong here, we need more time now. Above all, however, the prototype is also used for the initial sampling of components from suppliers. And, of course, for the first practical test on the water."

After the first two prototypes, production is gradually starting up on the assembly lines. "A boat has about 200 different options, we can't build them all in advance. That's why the start-up phase in production is so important."

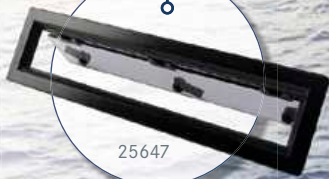
At this point, product manager Beate Wirtky has probably for a long time been thinking about new models again. How important is the collaboration with the designer for her? "The cooperation with Marco Casali is very good and the dialogue and open exchange are very valuable for us. It gives us concrete clues as to what we need to consider for our new developments, but also what might not fit our portfolio. Especially with regard to new trends, the designer can provide us with important input from his point of view and his experience. In the end, of course, we as the yard make the decisions, but always taking Marco Casali's professional assessment into account."

And does she start with a white sheet of paper every time? "No, not necessarily. If the model is to fit into an existing series, it is important to pick up elementary design elements in order to maintain harmony within the model family. This can work with a newly developed hull just as well as with an existing one. However, if you start a completely new product line or even in a new segment, you usually have the blank sheet in front of you at the start."

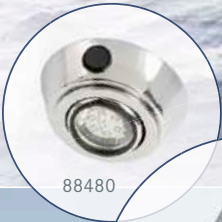
In any case, the new Bavaria SR33 has been successfully completed for Beate Wirtky - and she is already thinking about the next boat. What will it be? She laughs and says that we will find out at the right time....

Finden Sie  
**exklusiv bei SVB**  
über 1.300 BAVARIA  
original Ersatzteile!

**svb.de**



25647



88480



23989



22809



19765



Original  
**BAVARIA**  
spare parts. Fast  
worldwide  
delivery

[svb24.com/bavaria](http://svb24.com/bavaria)



# WANTED: IHR SCHÖNSTER MOMENT 2022

WANTED: YOUR BEST MOMENT IN 2022

Die Bootsaison ist die schönste Zeit des Jahres, um viele unvergessliche Momente an Bord zu genießen. Das Meer, den Wind, die Sonne und traumhafte Buchten, atemberaubende Sonnenuntergänge, einfach entspannte Stunden mit der Familie und Freunden teilen. Was gibt es Besseres?

Wir suchten Ihren schönsten Sommer-Törn Schnappschuss 2022. Die besten Fotos wurden im Herbst auf im Bavaria Blog auf unserer Webseite veröffentlicht und prämiert.

Es kamen 100 Bilder, die besten 10 haben wir prämiert. Und manchmal wurde die passende Geschichte zum Bild gleich mitgeliefert...

## 1. Platz / 1<sup>st</sup> place

Ersteller/Author:

**Marcelo González**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria Cruiser 39**

Baujahr/Year of construction:

**2007**

Gebiet/Area:

**Hogsty Reef (Southern Bahamas),  
zwischen Great Inagua (im Süden)  
und Acklins Island (im Norden)  
Southern Bahamas, between Great  
Inagua (to the South) and Acklins  
Island (to the North)**



## WANTED: YOUR BEST MOMENT IN 2022

*The boating season is the most beautiful time of the year to enjoy many unforgettable moments on board. The sea, the wind, the sun and dreamlike bays, breathtaking sunsets, simply sharing relaxing hours with family and friends. What could be better?*

*We were looking for your most beautiful summer cruise snapshot 2022. The best photos were published on the BAVARIA blog on our website in autumn and awarded a prize. We received 100 pictures and awarded prizes to the best 10. And sometimes the story to go with the picture was included...*



Ich habe das Boot, eine Bavaria 51 Style (3 Kabinenversion) als Neuboot/Ausstellungsboot von der Firma Meltl 2018 in Izola eingeschifft. Von dort aus ging es über die italienische Seite des Stiefels durch die Straße von Messina, Liparische Inseln, Amalfiküste mit Capri über Ponza nach Sardinien bis in die Marina di Portisco. Seitdem halte ich mich mit meiner Frau ca. 8 bis 10 Wochen im Jahr zwischen der Costa Smeralda, La Maddalena und Bonifacio auf. Von Stuttgart sind es knapp 1,5 Stunden Flug, in 3,5 Stunden bin ich von der Haustüre am Boot. Begeistert von den schönen Buchten, dem tollen Wasser, nicht zuletzt vom Essen und den freundlichen Sarden, habe ich mich dort etwas festgesetzt. Für 2023 steht ein Wechsel der Yacht an, wir haben eine Bavaria C50 Style bestellt, die im April geliefert werden soll. Dann geht das Spiel von vorne los, vielleicht lassen wir uns mehr Zeit für die Überführung, aber das Ziel steht jetzt schon fest: die Costa Smeralda! Danke auch nochmal für die gute Betreuung der Firma Meltl, die mir stets ein zuverlässiger Partner ist.

## 2. Platz / 2<sup>nd</sup> place

Ersteller/Author:

**Rizopoulos Kostas**

Bootstyp/Boat:

**Bavaria C42**

Baujahr/Year of construction:

**2021**

Gebiet/Area:

**Paxos Islands, Griechenland/Greece**



## 3. Platz / 3<sup>rd</sup> place

Ersteller/Author:

**Andreas Hauser**

Bootstyp/Boat:

**Bavaria 51 Style**

Baujahr/Year of construction:

**2018**

Gebiet/Area:

**Costa Smeralda**

*I embarked the boat, a Bavaria 51 Style (3 cabin version) as a new boat/exhibition boat from the company Meltl 2018 in Izola. From there it went over the Italian side through the Strait of Messina, to the Liparic Islands, Amalfi Coast with Capri via Ponza to Sardinia and finally to the Marina di Portisco. Since then, I spend about 8 to 10 weeks a year with my wife between the Costa Smeralda, La Maddalena and Bonifacio. It's a 1.5 hour flight from Stuttgart and 3.5 hours from my front door to the boat. Enthused by the beautiful bays, the great water, not least the food and the friendly Sardinians, I have settled there for a while.*

*We are planning to change yachts in 2023, we have ordered a Bavaria C50 Style, which is due for delivery in April. Then the game starts all over again, maybe we'll take more time for the transfer, but the destination is already fixed: the Costa Smeralda! Thanks again for the good support of the Meltl company, which is always a reliable partner for me.*



Ersteller/Author:

**Dominik Böck**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria S29**

Baujahr/Year of construction:

**2021**

Gebiet/Area:

**Kroatien, Insel Rab und Cres**

Im Bild ist meine Bavaria S29 Baujahr 2021 (Erstwasserung 2022) zu sehen. Mein Revier ist in Kroatien, der Bereich die Inseln Rab und Cres. Das Boot fährt unter österreichischer Flagge. Die Motorisierung ist ein Volvo Penta D4 300. Stationiert ist das Boot in der Marina Supetarska Draga auf der Insel Rab.

*The picture shows my Bavaria S29 built in 2021 (first launch in 2022). My cruising grounds are the islands of Rab and Cres in Croatia. The boat sails under the Austrian flag. The engine is a Volvo Penta D4 300. The boat is stationed in Croatia in the Marina Supetarska Draga on the island of Rab.*



Ersteller/Author:

**Torsten Jastrzembki**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria Cruiser 37**

Baujahr/Year of construction:

–

Gebiet/Area:

**Ostküste Sardinien**

Kleiner Einsatz mit großer Wirkung! Wir, das isolettaSail Team Anja & Torsten, bieten an der Ostküste Sardinien „Segeltörns auf unserer Bavaria 37 Cruiser“ an. Immer wieder sehen wir und unsere Gäste Müll an Steuer- und Backbord. Wenn möglich, holen wir den Abfall mit unserem extra dafür an Bord befindlichen Kescher raus. Oft begleiten uns Delfine am Bug, nur einer von vielen Glücksmomenten bzw. Gründen, unsere Meere sauber zu halten! Das eingesandte Foto ist unser persönlicher Favorit, da wir stolz darauf sind, mit nur wenig Einsatz das Meer von Unrat zu befreien.

*Small effort with big effect! We, the isolettaSail team Anja & Torsten, offer "sailing trips on our Bavaria 37 Cruiser" on the east coast of Sardinia. Again and again we and our guests see rubbish on starboard and port side. If possible, we take out the rubbish with our landing net, which is on board especially for this purpose. Dolphins often accompany us at the bow, just one of many lucky moments or reasons to keep our seas clean! The photo sent in is our personal favourite, as we are proud to rid the sea of rubbish with only a little effort.*

Ersteller/Author:

**Isabelle Kähr**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria Cruiser 45**

Baujahr/Year of construction:

**2010**

Gebiet/Area:

Anegada, British Virgin Islands

Wir haben sie für das Langzeitsegeln mit vielen Extras ausgestattet und genießen das Segeln in vollen Zügen. Am 16. Nov. flogen mein Mann und ich zurück nach Curacao, Niederländische Antillen, Karibik, wo unsere Yacht aktuell liegt und wir die nächsten Monate wieder unterwegs sein werden.

*We have equipped her with many extras for long-term sailing and enjoy sailing to the full. On 16 Nov, my husband and I flew back to Curacao, Netherlands Antilles, Caribbean where our yacht is currently moored and we will be underway again for the next few months.*





Ersteller/Author:

**Panagiota Stratou  
Nicolai Bremicker**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria C42**

Baujahr/Year of construction:

**2021**

Gebiet/Area:

**Ionisches Meer, Griechenland / Greece, ionian Sea**

Wir haben unsere neue Bavaria C42 letzten September in Izola, Slowenien übernommen und sind direkt zu zweit nach Griechenland durchgesegelt. Seitdem liegt unsere "KODIAK" auch hier im ionischen Meer. Unser Heimathafen ist Lefkas. Das Bild ist auf der Segelfahrt nach Paxos, Korfu, entstanden.

*We took delivery of our new Bavaria C42 in Izola, Slovenia last September and sailed straight through to Greece. Since then, our "Kodiak" has also been moored here in the Ionian Sea. Our home port is Lefkas. The picture was taken on the sailing trip to Paxos, Corfu.*



Ersteller/Author:

**Volkan Baris**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria C45**

Baujahr/Year of construction:

**2022**

Gebiet/Area:

**Marin Turgutreis – Bodrum [Türkei / Turkey]**



Ersteller/Author:

**Sue Sagar**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria C45**

Baujahr/Year of construction:

**2018**

Gebiet/Area:

**Queensland, Great Barrier Reef, Australia**

Unsere Bavaria ist eine C45, Modell 2018, namens Shimmer. Wir haben unser Haus verkauft und sie gekauft, um im Oktober 2021 an Bord zu leben und die Küste von Queensland zu bereisen. Dieses Foto wurde bei Fraser Island auf unserer ersten Reise aufgenommen, auf der wir vier Wochen lang von Airlie Beach, dem Ort des Kaufs, zu unserem Heimathafen Mooloolaba segelten.

*Our Bavaria is a C45, 2018 model called Shimmer and we sold our house and purchased her to live aboard in October 2021, and cruise the Queensland coast of Australia. This photo was taken at Fraser Island on our first journey where we sailed from Airlie Beach, the place of purchase, to our home port of Mooloolaba over a period of four weeks.*



Ersteller/Author:

**Marc Weber**

Bootstyp/Boat type:

**Bavaria S33HT**

Baujahr/Year of construction:

**2021**

Gebiet/Area:

**Potsdam, Germany**

# AB IN DEN NORDEN

## OFF TO THE NORTH

Der Profiskipper Guido Dwersteg segelt privat eine Bavaria 32 Holiday und ist auch nach Jahren und zwei abenteuerlichen Reisen immer noch begeistert von seinem Schiff.



Er kam erst relativ spät zum Segeln, ist heute aber ein gefragter Profiskipper für Überführungen und anspruchsvolle Explorer-Chartertouren in entlegenen Gewässern. Und er hat mit seinem eigenen Schiff, einer Bavaria 32 Holiday, Baujahr 1997, zweimal den Atlantik überquert und eine ziemlich abenteuerliche Reise rund um Skandinavien unternommen – inklusive der Tour von St. Peterburg durch die russischen Kanäle in den Ladoga See und weiter bis nach Murmansk am Nordmeer, von wo aus es rund ums Nordkap und an der norwegischen Küste wieder nach Süden ging. Das, natürlich, vor einigen Jahren bereits... Übrigens macht er auch Filme und ist einer der Autoren der in diesem Heft vorgestellten „Skipper-App“ (Seite 8).

Dabei hat Guido Dwersteg, Jahrgang 1970, selbst erst 2006 zum ersten Mal einen Wochenend-Törn auf einem Plattboden-

schiff gesegelt: „Die Tage auf dem Ijsselmeer mit ihrer maritimen Stimmung, den gemütlichen Häfen und dem Gefühl von Freiheit haben irgendetwas in mir berührt.“

Man könnte schon eher sagen, es hat ihn gepackt. Innerhalb untypisch kurzer Zeit machte er die üblichen Segelscheine – Sportbootführerschein Binnen (2007), gleich im Anschluss daran auch den Sportbootführerschein See, und Ende 2007 meldete er sich dann gleich noch für den Sportküstenschifferschein SKS an. „Parallel dazu erwarb ich das Short Range Certificate, ein Funkbetriebszeugnis für UKW Sprechfunk. Im März 2008 war es dann soweit. Im holländischen Lemmer absolvierte ich während eines einwöchigen Ausbildungstörns meine ersten Seemeilen auf einer richtigen Segelyacht. Zum Ende der Woche folgten die theoretische und praktische Prüfung zum SKS, den ich dann im April 2008 endlich in meinen Händen

hielt.“ Ein Führerscheinmarathon im Schnelldurchgang.

Allerdings musste auch er die Erfahrung machen, dass Scheine alleine nicht alles sind. „Es folgten erste Versuche eigenständig ein Boot zu führen, indem ich gleich im folgenden Sommer ein Boot charterte und zusammen mit Freundin Ruth mehr schlecht als recht auf dem Ijsselmeer herumieberte. Das war dann doch etwas anderes als bei der Ausbildung, als stets ein erfahrener Skipper an meiner Seite stand und im Hafen gleich fünf Mitsegler beim An- und Ablegemanöver halfen. Schon am zweiten Tag folgte der Supergau. Ein Moment der Unachtsamkeit reichte und, zack, saßen wir mit unserem Boot auf Grund. Nach einigem hin und her und einigen wirklich unangenehmen Momenten an Bord, wurden wir schließlich von der per Funk gerufenen KNRM [Königliche niederländische Rettungsmannschaft]



freigeschleppt. Nachdem der Schreck verdaut war, ging es aber gleich wieder raus. Diese Schmach konnte ich nicht auf mir sitzen lassen. Und so eroberten wir trotz Seekrankheit und dem ein oder anderen nicht so souveränen Manöver nach und nach das IJsselmeer.“

Da es mit der kurzen, aber intensiven Segelkarriere im gleichen Tempo wie bisher weiter ging, musste natürlich auch bald ein eigenes Schiff her: Eine Bavaria 32 Holiday. Warum hat er sich beim Kauf seines ersten eigenen Schiffes für eine Bavaria entschieden? „Als ich nur wenige Wochen nach meiner bestandenen SKS-Prüfung damit begann, Ausschau nach einer eigenen Segelyacht zu halten, stellten sich natürlich gleich eine ganze Reihe an Fragen. Nicht zuletzt, weil ich als damals noch kompletter Segel-Rookie nicht wirklich Ahnung von Booten hatte. Meine seglerischen Erfahrungen beschränkten sich bis dato auf den

einwöchigen SKS Kurs mit einer Bavaria 37 Cruiser sowie zwei Mitsiegel-Törns auf einem holländischen Plattbodenschiff.“ Allerdings hatte er schon seine Vorstellungen: „Das es sich um eine halbwegs moderne GFK Yacht mit Kurzkiel und idealerweise auch Radsteuerung handeln sollte, war relativ schnell klar. Und weil ich in diesem Segment eben nur die Bavaria kannte, konzentrierte ich mich auch genau auf diese Boote. Denn bei der tiefergehenden Recherche wurde tatsächlich schnell klar, dass die absehbaren Kosten oft spürbar unter denen anderer – mitunter auch deutlich älterer – Boote lagen. Und auch wenn ich mir im Laufe der langen Findungsphase natürlich auch Yachten von anderen Herstellern angeschaut habe, so spürte ich doch immer häufiger, dass eine Bavaria wohl das ist, was ich suche. Als Zwei-Meter-Mann brauche ich etwas Platz und eine gute Aufteilung unter Deck. Und genau das boten nicht wirklich alle

Schiffe, die ich mir anschaute. Oft fand ich verwinkelte Salons, Mini-Kojen, merkwürdige Sessel-Konstruktionen oder irgendwelche Hobbit-Durchgänge in niedrige Achterkabinen vor. Wegen des oft höheren Alters kamen dann noch Baustellen an Maschine oder Elektrik hinzu, mit denen ich mich ehrlich gesagt gar nicht erst befassen wollte. Als ich dann im Winter 2009 für eine weitere Besichtigung schließlich auf „meiner“ Carpe Diem landete, war ich sofort angetan.“

Immerhin geisterte damals schon seit einiger Zeit die Idee eines „richtigen“ Segel-Abenteurers in seinem Kopf herum: „Wer träumt nicht davon, einmal alles hinter sich zu lassen, die Leinen los zu werfen und einfach in Richtung Horizont aufzubrechen? Nun wurde es also tatsächlich Wirklichkeit!“

„Nach einer Saison auf dem Ijsselmeer und der holländischen Wattensee in 2010, ging es 2011 über die Nordsee mit ihren friesischen Inseln über Helgoland, die Elbe und den Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee. Dort verbrachten wir den Rest der Saison 2011 und winternten die Carpe Diem im November 2011 auf Fehmarn ein.“

Anfang 2012 startete er dann auf seine große Reise. Die Route führte von der Ost- in die Nordsee, durch den englischen Kanal über die Biskaya, entlang der westlichen Küste des europäischen Festlandes über die Kanaren und die Kapverden weiter in die Karibik. Insgesamt legte er dabei runde 6000 Seemeilen zurück. Im März 2014 ging es auf die Rückreise. Erst durch die Karibik und anschließend über den Nordatlantik zu den Azoren. Im Juli 2014 folgte dann die letzte Etappe zurück zum europäischen Festland. Zurück in der Nordsee lagen 14 Länder, 146 Seetage und über 11.000 Seemeilen in seinem Kielwasser.

Mit seinem Boot hat er also wirklich viele Meilen zurückgelegt und dabei so einiges erlebt. „Und das alles mit einer Bavaria. Besser noch: Mit einer Bavaria Holiday, die im Grunde gar nicht für derartige Unternehmungen konzipiert war. In 2017 folgte eine weitere lange Fahrt rund Skandinavien. Auch dabei bewährte sich mein Schiff bestens. Auch bei ruppigen Bedingungen fühlte ich mich, abgesehen von den „normalen“ Befürchtungen eines jeden Skippers, immer gut aufgehoben.“



Denn im Mai 2017 ging es noch einmal auf Langfahrt. Dieses Mal stand allerdings keine Ozeanüberquerung an, sondern eine Kombination aus Ostsee, Binnenrevier und Nordmeer. Guido Dwersteg hatte sich in den Kopf gesetzt, Skandinavien mit seinem Boot komplett zu umrunden. „Insbesondere die russischen Binnengewässer mit den beiden großen Seen Ladoga und Onega sowie die raue Barentsee reizten mich dabei sehr“, sagt er dazu. Ein echtes Abenteuer, welches weder sehr viel vor 2017, noch danach wirklich möglich gewesen wäre. Und selbst in diesen zwischenzeitlich etwas entspannteren politischen Verhältnissen waren die bürokratischen Hürden hoch. Nicht zuletzt mit Hilfe eines russischen Freundes gelang es ihm, auch dieses Abenteuer zu überstehen: „Zwar

habe ich den größten Teil der Strecke rund um Skandinavien wieder Einhand absolviert, doch für das russische Teilstück der Reise war mein Freund Viktor mit an Bord gekommen, der als Crew und Bindeglied zu den russischen Behörden und Revierdiensten fungiert hat.“

*Seither segelt Guido Dwersteg vor allem andere Schiffe, als bezahlter Charter- und Überführungsskipper. Seine Bavaria jedoch wartet auf ihn: „Bis heute leistet mir meine kleine Bavaria treue Dienste und ich habe die Anschaffung noch nie bereut. Lassen es der Geldbeutel und die Gesundheit zu, freue ich mich noch auf so manchen Törn mit meiner Carpe Diem.“*



## OFF TO THE NORTH

**The professional skipper Guido Dwersteg privately owns a Bavaria 32 Holiday. And after many years of ownership and two adventurous trips, he still loves his boat.**

**H**e came to sailing relatively late in life, but today he is a sought-after professional skipper for yacht deliveries and demanding explorer charter tours in remote waters. And he has crossed the Atlantic twice with his own boat, a Bavaria 32 Holiday, built in 1997, and made a rather adventurous trip around Scandinavia - including the tour from St. Petersburg through the Russian channels into Lake Ladoga and on to Murmansk on the Arctic Ocean, from where he sailed on around the North Cape and south again along the Norwegian coast. That, of course, was already some years ago. He also makes films and is one of the authors of the "Skipper App" (see this issue on page 8).

In light of all these achievements it is rather unusual that Guido Dwersteg, born 1970, only had his first practical contact with sailing in 2006, on a week-end sailing trip on a traditional Dutch charter boat: „Those days on the IJsselmeer, with their maritime flair, the romantic harbours and the feeling of freedom stuck a chord within me.“

You could also say that he was hooked for good. Within an uncharacteristically short time, he completed the usual German

sailing licences – “Sportbootführerschein Binnen” (2007), followed immediately by the “Sportbootführerschein See” (2007), and at the end of 2007 he also registered for the “Sportküstenschifferschein SKS” (2007). “At the same time, I acquired the Short Range Certificate, a radio operating certificate for VHF radiotelephony. In March 2008, the time had come. During a one-week training trip in Lemmer, Holland, I completed my first nautical miles on a real sailing yacht. At the end of the week, I took the theoretical and practical exams for the SKS, which I finally held in my hands in April 2008.” A sailing licence marathon on the fast track.

He then very soon also had to learn that a sailing licence by itself does not already make a sailor. “This was followed by my

first attempt at sailing a boat on my own. Chartering a boat the next summer on the IJsselmeer together with my girlfriend Ruth was very different from the training, when I always had an experienced skipper at my side and five fellow sailors in the harbour to help me with the docking. Disaster struck on the second day. A moment of carelessness was enough and, bang, we ran aground with the boat. After some back and forth and some really unpleasant moments on board, we were finally towed off by the KNRM (Royal Dutch Rescue Team), which we called by radio. After the shock was digested, however, we went straight back out again. I couldn't let this disgrace sit on me. And so, despite seasickness and one or two not so elegant manoeuvres, we gradually learned how to sail the IJsselmeer.”





As his short but intense sailing career continued at the same pace as before, he naturally soon had to get his own boat: a Bavaria 32 Holiday. Why did he choose a Bavaria? "When I started looking for my own sailing yacht just a few weeks after passing my SKS exam, a whole series of questions naturally arose. Not least because, as a complete sailing rookie at the time, I didn't really know anything about boats of any kind. My sailing experience was limited to the one-week SKS course on a Bavaria 37 Cruiser and two sailing trips on a Dutch flat-bottomed ship." However, he already had his ideas: "That it should be a reasonably modern GRP yacht with a short keel and ideally also wheel steering was clear relatively quickly. And because I only knew the Bavaria in this segment, I concentrated precisely on these boats. After doing more in-depth research, it quickly became clear that the cost of these were often noticeably lower than that of other - sometimes much older - boats. And even though I naturally also looked at yachts from other manufacturers, I began more and more to feel that a Bavaria was probably what I was looking for. As a 2-metre man, I need some space and a good layout below deck. And that's exactly what not many of the boats that I looked at offered. Often, I found cramped saloons, mini-berths, strange armchair constructions or some kind of hobbit passages into low aft cabins. What's more, these boats were often much older and engines and electrical installations were potential construction sites, which I honestly didn't want to deal with at all. When I finally landed on "my" Carpe Diem in the winter of 2009, I was immediately taken with her."

Then there was this idea of a "real" sailing adventure that had been floating around in his head for some time: "Who doesn't dream of leaving everything behind, casting off the lines and simply setting off towards the horizon? So now it could actually become reality!"

"After a season on the IJsselmeer and the Dutch Wadden Sea in 2010, in 2011 we sailed across the North Sea with its Frisian islands via Helgoland, the Elbe and the Kiel Canal to the Baltic Sea. We spent the rest of the 2011 season there and wintered the Carpe Diem on Fehmarn in November 2011."

At the beginning of 2012, he set off on his great voyage. The route led from the Baltic Sea to the North Sea, through the English Channel and the Bay of Biscay, along the western coast of the European mainland, then via the Canary Islands and the Cape Verde Islands to the Caribbean. In total, he covered around 6000 nautical miles. In March 2014, it set off on the return journey. First through the Caribbean and then across the North Atlantic to the Azores. The last leg back to the European mainland followed in July 2014. Back in the North Sea, 14 countries, 146 days at sea and over 11,000 nautical miles lay in his wake.

He has covered a lot of miles with his boat and gained a lot of experience along the way. "And all that with a Bavaria. Even better: with a Bavaria Holiday, which was definitely not designed for such undertakings. Another long trip around Scandinavia followed in 2017. Here, too, my boat proved her worth. Even in rough

conditions, I always felt safe and secure on board, apart from the "normal" fears of any skipper."

Then, in May 2017, he went on another long journey. This time, however, it was not an ocean crossing, but a combination of the Baltic Sea, inland waterways and the North Sea. Guido Dwersteg had set his mind on completely circumnavigating Scandinavia with his boat. "The Russian inland waters with the two large lakes Ladoga and Onega as well as the rough Barents Sea were particularly appealing to me," he says. A real adventure, which would not really have been possible very much before 2017, nor afterwards. And even in the more or less untroubled political circumstances at the time, the bureaucratic hurdles were nevertheless high. With the help of a Russian friend, he managed to survive this adventure as well: "Although I completed most of the route around Scandinavia single-handed again, my friend Viktor came on board for the Russian leg of the journey, acting as crew and liaison with the Russian authorities and territorial services."

Since then, Guido Dwersteg has mainly sailed other yachts, as a professional charter and delivery skipper. His Bavaria, however, is always waiting for him: "To this day, my little Bavaria serves me faithfully and I have never regretted the purchase. If my wallet and health allow it, I look forward to many more trips with my Carpe Diem."

Text / Text: Detlef Jens  
Fotos / Pictures: Guido Dwersteg



Als Familienunternehmen gehört NAUTI SATTLER aus Singen am Bodensee seit Jahren zu den führenden Boots-sattlereien 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, Biminitops, 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 are utilizing up to date, cutting edge production technologies. Not only do we specialize in the realisation 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**

**nauti.de**

# BOJE STATT ANKER

## BUOY INSTEAD OF ANCHOR

In vielen Gebieten wird aus Rücksicht auf die Unterwasserflora die Ankerbucht in ein Bojenfeld umgewandelt. Man erspart sich damit den Vorgang des Ankerns, aber auch so eine Bojenfeld hat seine Tücken...

**D**ie Projekte zum Schutz der Posidonia-Vegetation wie etwa auf den Balearen, in Kroatien oder in Südfrankreich untersagen in besonders beliebten Badesbuchten das freie Ankern. Stattdessen macht man gegen Bezahlung an einer Boje fest. Informationen findet man dazu in Seekarten, Revierführern oder auf spezialisierten Websites. Ganz zeitgemäss kann man manchmal sogar via Internet reservieren. Oder man schnappt sich auf gut Glück einen Festmacher, wenn gerade kein Marinero in der Nähe sein sollte.

Tragen die Bojen verschiedene Farben, deutet das auf ihre unterschiedliche Haltekraft hin – suchen Sie sich also eine zur Bootsgrösse passende Boje aus. Faustregel: die inneren Bojen einer Bucht sind eher für kleine, die äusseren eher für größere Yachten gedacht.

### BOJE ANFAHREN – VORWÄRTS ODER RÜCKWÄRTS?

Am einfachsten geht das mit dem Heck zur Boje – speziell wenn es Wind hat. Dann verhält sich das Boot wie eine Windfahne und wird dadurch stabilisiert. Ausserdem hat der Steuermann die Boje immer im Blickfeld und das Belegen via Badeplattform geht selbst bei einem hochbordigen Katamaran ganz einfach:

- 1 Man macht eine Heckleine klar und bringt vorher bereits eine lange Bugleine außen an der Reling nach achtern.
- 2 Boot in Griffnähe der Boje aufstoppen, Leerlauf einlegen und die Heckleine am Ring des Bojenstabes belegen.
- 3 Dann die Bugleine an der Bojenbasis durchziehen. Heckleine langsam fieren und die Bugleine wieder zu Bug führen, während das Boot langsam in den Wind dreht.
- 4 Bugleine dicht nehmen und am besten die zweite Leine auf der freie Klampe belegen.





mittschiffs zu aneln und zu belegen. Ein anderer Trick, bei dem man sich den Bootshaken sparen kann: man fängt die Boje mittels einer großen Schlaufe wie mit einem Lasso ein. Einmal dichtgeholt, hat man dann alle Zeit der Welt, um die Leinen richtig zu belegen.

**BOJENCHECK**

Wenn man so gesichert liegt, die Boje nochmals genau prüfen. Ist es wirklich

eine Festmacherboje? Oder haben wir dummerweise eine Markierungs- oder Privatboje erwischt? Wenn es die richtige Boje ist: in welchem Zustand befindet sie sich? Wie bei der Ankerkontrolle kann auch hier ein Tauchgang nicht schaden. Wie ist die Boje am Grund verankert? Wie sieht ihre Kette aus? Diese kurze Kontrolle lohnt sich. Wer will schon an einer schlecht gewarteten Boje hängen, wenn der Mistral oder die Bora weht?

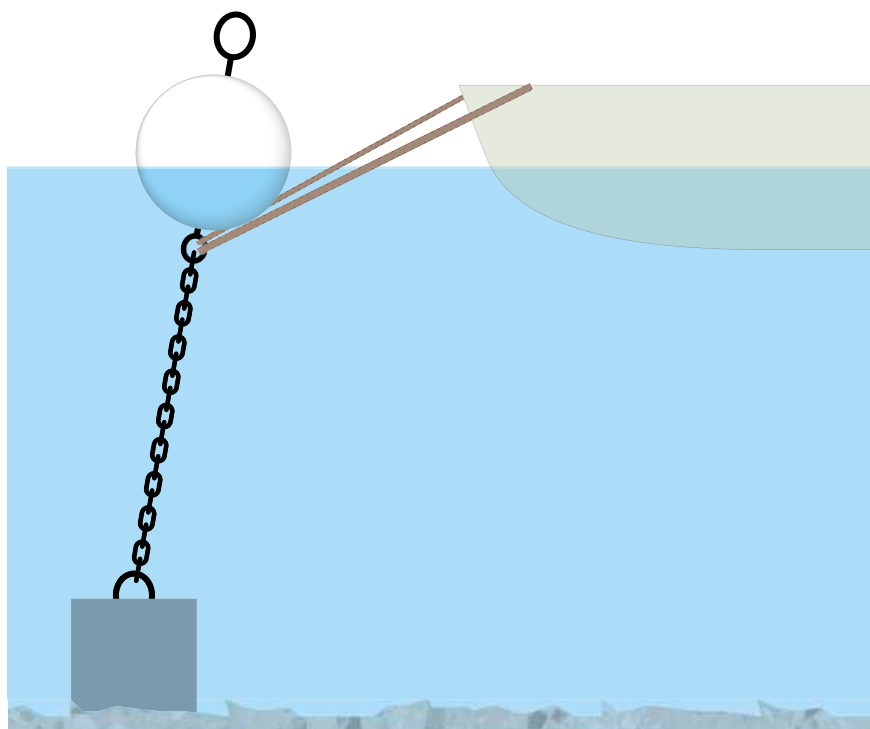
Text / Text: Stefan Detjen  
Fotos / Pictures: Stock Adobe



Die Festmacherleinen sollten so lange sein, dass sich nachts Boot und Boje nicht berühren. Wenn die Boje ständig an die Bordwand klopft, hilft nur fieren. Oder zwei Fender quer am Bug anbringen.

Bei wenig bis Null Wind kann man auch vorwärts an die Boje fahren. Wichtig ist dabei, dass die Person am Bug die Distanz und die Richtung zur Boje dem Rudergänger meldet, denn auf den letzten Metern wird die Boje für ihn unsichtbar.

Eine Person alleine am Bug wird nicht genügend Hände haben, um Bootshaken und Leine zu halten, dann erst noch die durch das Kettengewicht meist schwere Boje so weit hochziehen zu können, um die Leine durch den Ring führen zu können. Wenn das mehrere Crewmitglieder machen wollen, wird der Platz im Bugkorb meist sehr eng. Ratsamer ist es, die Boje



# BUOY INSTEAD OF ANCHOR

*In many areas, bays suitable for anchoring are now converted into a buoy field to protect the underwater flora. This saves the process of anchoring, but even a buoy field has its challenges...*

**T**he projects to protect the *Posidonia* vegetation, such as on the Balearic Islands, in Croatia or in southern France, prohibit free anchoring in particularly popular bathing bays. Instead, you can moor at a buoy for a fee. You can find information on this in nautical charts, sailing guides or on specialised websites. Nowadays, you can even make reservations via the Internet. Or if you're lucky, you can just grab a mooring buoy if there's no mariner around. If the buoys are of different colours, this indicates that they have different holding power – so choose a buoy that fits the size of your boat. Rule of thumb: the inner buoys of a bay are usually for smaller boats, the outer ones for larger yachts.

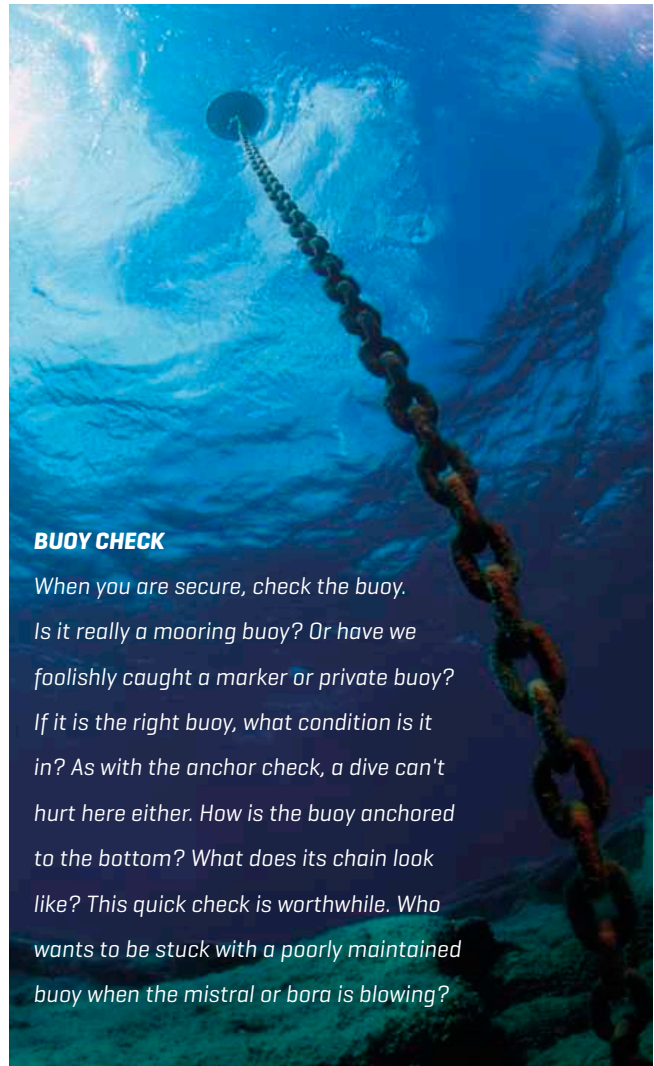
### APPROACHING THE BUOY – BOW-TO OR STERN-TO?

The easiest way is to approach the buoy with the stern – especially if there is wind. In this case the boat is stabilised by the wind. In addition, the helmsman always has the buoy in sight, and mooring to the buoy from the bathing platform is very easy, even on a catamaran:

- 1 A stern line is made ready and a long bow line is brought aft along the outside of the railing.
- 2 Stop the boat near the buoy, put it in neutral and tie the stern line to the ring on the buoy pole.
- 3 Then pull the bow line through at the base of the buoy. Slowly loosen the stern line and bring the bow line back to the bow while the boat gradually turns into the wind.
- 4 Take the bow line in tight and preferably put the second line onto a free cleat.

The mooring lines should be long enough so that the boat and buoy do not touch each other at night. If the buoy is constantly knocking against the side of the boat, the only solution is to pay out more line. Or to attach two fenders across the bow.

If there is little or no wind, you can approach the buoy forwards. It is important that the person at the bow reports the distance and direction to the buoy to the helmsman, because in the last few metres the buoy becomes invisible to him. One person alone at the bow will not have enough hands to hold the boat hook and line,



### BUOY CHECK

*When you are secure, check the buoy. Is it really a mooring buoy? Or have we foolishly caught a marker or private buoy? If it is the right buoy, what condition is it in? As with the anchor check, a dive can't hurt here either. How is the buoy anchored to the bottom? What does its chain look like? This quick check is worthwhile. Who wants to be stuck with a poorly maintained buoy when the mistral or bora is blowing?*



and then to be able to pull up the buoy, which is usually heavy due to the weight of the chain, far enough to guide the line through the ring. If several crew members want to do this, the space in the pulpit is usually very tight. It is more advisable to pick up the buoy alongside.

Another trick is to catch the buoy with a large loop like a lasso. Once you have pulled the buoy in tight, you have all the time in the world to set the lines up correctly.

# SAIL SMARTER



## **NEW** TRITON™ EDGE™ SAILING PROCESSOR

Triton Edge is the brains behind the ultimate cruiser racer sailing system, delivering an enhanced suite of data to your displays. See advanced calculations for race features such as StartLine, and improved calibration and correction data for wind, boat speed, heel/trim and more.

Take better control of your data with web-browser support for easy set-up and commissioning. Plus, integration with the B&G® App lets you review and replay sailing data from anywhere.

Sail Smarter, get the Edge.



# **B&G**®

Marine Electronics for Sailing

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

# SUMMER IN THE CITY

## *SUMMER IN THE CITY*

---

Keine andere europäische Metropole lässt sich so gut mit dem eigenen Boot ansteuern und erkunden, wie Kopenhagen. Mit der eigenen Yacht liegt man mittendrin in der Stadt, die so viel zu bieten hat. Vor allem die überaus bemerkenswerte New Nordic Küche, die für nachhaltigen und fairen Gourmet-Genuss steht.



**M**it einem kühlen Weißwein in der Hand an einem heißen Sommertag am Wasser sitzen? Da geht noch mehr: Mit einem kühlen Weißwein in der Hand an einem heißen Sommertag vom Ponton aus die Beine ins erfrischende Hafenwasser baumeln lassen, oder das Glas abstellen und einmal kurz komplett abtauchen. Dann den nächsten Wein, einen Espresso oder ein wirklich leckeres Lunch bestellen und Seele, Füße und überhaupt alles baumeln lassen ... so manches Mal überlegten wir ernsthaft, den Tag einfach komplett hier zu verbringen, im „La Banchina“ [Refshalevej 141, labanchina.dk] auf der megatrendigen

Burmeister & Wain mit seinen Hallen und Industriebauten ist heute Heimat diverser Künstlerateliers und kreativ genutzter Büroflächen, aber auch der besten, avantgardistischen Restaurants der Welt. Das legendäre „noma“, welches in den vergangenen Jahren mehrfach zu eben diesem gewählt wurde, liegt zwar noch etwas stadteinwärts, aber bereits auf dem Weg nach Refshaleøen [Refshalevej 96, noma.dk]. Es ist und bleibt das Original, und auch das bekannteste von allen drei Gourmettempeln, die sich zumindest die Straßenadresse teilen. Auch das von einem früheren „noma“-Chefkoch gegründete „Amass“ [Refshalevei 153, amassrestaurant.com] mit seinem Höchstanspruch

refffen.dk], wo man sich köstlich und ganz interkulturell versorgen und dann immer irgendwo in eine lauschige Ecke verdrücken kann. Oder aber man taucht ein in eine der vielen Partys und Konzerte, die im Sommer immer irgendwo auf Refshaleøen stattfinden.

Gegenüber von Refshaleøen liegt der traditionellste Yachthafen Kopenhagens, Langelinie Yachthavn, quasi bewacht von der Kleinen Meerjungfrau. Mit viel Glück kann man hier einen Liegeplatz ergattern und liegt dann, dank des Schwells der vorbeifahrenden Schiffe, etwas unruhig an Heckbojen, dafür in einem schönen kleinen Park. Natürlich gibt es noch viele



Insel Refshaleøen. Denn immer kommen wir hier vorbei, an dem vielleicht einzigen Café mit eigener, rund ums Jahr geöffneten Badezone inklusive rustikaler Holzsauna, wirklich guten Weinen und italienisch inspirierter Frische-Küche, auf dem kurzen Weg von unserem Boot im Hafen von Margretheholm zur Haltestelle des elektrischen Wasserbusses, der uns dann mitten rein bringt in das bebende Epizentrum des brodelnden Kopenhagener Lebens, an den Nyhavn.

Dabei könnte ich schon alleine auf Refshaleøen viele glückliche Wochen verbringen. Der leicht schäbige Charme des ehemaligen Werftgeländes der schon seit Jahrzehnten geschlossenen Großwerft

an Nachhaltigkeit in der Nahrungsverarbeitung bietet ein großartiges, kulinarisches Erlebnis. Noch überboten wird es von dem völlig durchgeknallten „Alchemist“ noch ein paar Meter weiter [Refshalevej 173C, alchemist.dk], wo das Abendessen zu einem mehrstündigen Event für alle Sinne wird – vorsorglich wird schon mal darauf hingewiesen, dass dies weder der richtige Ort für ein Business-Essen, noch für das aufregende erste Date sei.

Für letzteres bietet sich einer der vielen kleinen, gemütlichen Läden hier an, „Mikkellers Baghave“ [Refshalevej 196B, mikkeller.com] fällt mir dazu spontan ein, oder der Streetfood-Markt „Reffen“ gleich nebenan [Refshalevej 167 Unit A,

andere Möglichkeiten, in Kopenhagen festzumachen. Keine andere europäische Hauptstadt ist so Boots- und überhaupt freundlich wie die dänische Hauptstadt. Das Wasser im Stadtzentrum ist sauber genug, um darin baden zu können, was viele Kopenhagener an heißen Sommertagen auch ausgiebig nutzen. Die Stadt ist auf dem besten Weg zur Klimaneutralität, dazu wirklich kosmopolitisch, voller Fahrräder, Boote und ganz bemerkenswerter, oft wegweisender Architektur. Von unserem Liegeplatz beim Segelclub Lynetten in Margretheholm immer im Blick haben wir beispielsweise die vielleicht originellste Müllverwertungsanlage der Welt, auf deren geneigtem Dach eine Ganzjahres-Skipiste angelegt wurde: „CopenHill“. Andere archi-



tektonische „Leuchttürme“ der Stadt sind das spektakuläre Opernhaus gegenüber von Nyhavn und der „Black Diamond“ ein gutes Stück weiter längs am anderen Ufer. Wie ein Diamant spiegeln die Facetten der schwarzen Fassade das Licht von Wasser und Sonne, innen vereinen sich Tradition und Moderne. Das beeindruckende Gebäude ist die Erweiterung der alten Nationalbibliothek, zusätzlich gibt es hier auch Konzertsäle, das nationale Fotografie-Museum, ein Café und ein Buchladen. Am meisten beeindruckt jedoch das Atrium, lichtdurchflutet und einfach gigantisch.

An der Einfahrt zum Kanal von Christianshavn befindet sich eine Großbaustelle, wo moderne Wohnhäuser in Traumlage hochgezogen werden, die architektonisch an den Stil der umliegenden, historischen Lagerhäuser anknüpfen. Eine futuristisch an-

mutende Fußgänger- und Fahrradbrücke führt hinüber zum Nyhavn, mit stehendem Mast kommt man hier also nicht weiter. Entweder findet man an Steuerbord, gleich vorne an der Einfahrt zum Nyhavn, einen [eher unruhigen aber besonders zentral gelegenen] Liegeplatz, oder man dreht nach Backbord ab und macht an der Pier vor der ebenfalls bemerkenswerten, dreiteiligen Fußgängerbrücke fest, bis diese öffnet und den Weg in den Christianshavnskanal hinein freigibt, hier können dann freie Liegeplätze genutzt werden.

Noch zentraler liegt man nur noch längs-seits an der Pier vor dem Admiralen Hotel oder innen an der Kvæsthusbroen, von wo aus man das Geschehen in diesem Teil der Stadt besonders gut im Blick hat. Auf der Pier locken kleine al fresco Cafés, immer mal wieder gibt es hier auch größere oder

kleinere Events – open air Theater und Konzerte oder auch schon mal ein fröhliches „Public Viewing“ bei fußballerischen Großereignissen.

Kopenhagen ist eine Wasser-Stadt und das Meiste spielt sich demnach entlang des Hafens ab. Das kommt dem Besucher, der die Stadt auf eigenem Kiel ansteuert, natürlich sehr entgegen. Dennoch, zuweilen lohnt sich auch das Entdecken des „Hinterlands“. In diesem Fall ist dies natürlich die berühmte Einkaufsstraße Strøget, die am Kongens Nytorv nur wenige Schritte vom landseitigen Ende des Nyhavns beginnt, was also selbst für Seeleute noch zu Fuß machbar wäre. Noch mehr lohnt sich indes der ausgiebige Besuch der Torvehallerne, dem großen Markt dieser Stadt, die ja zurecht als die Food-Hauptstadt Europas gilt. Um zum Markt zu kommen, nimmt man sich eine Bahn oder Bus zum Nørreport Bahnhof.

In zwei gläsernen Hallen gibt es einfach alles. Frische Früchte und Gemüse, Fisch, Fleisch, Käse, Weine, Schokolade, Gewürze und was man sonst zum Kochen benötigen würde, dazu findet man Stände für Blumen oder Kochbücher und auch einige der besten Restaurants der Stadt. Von französischem Wein und kleinen Gerichten wie Chevre Chaud, Croque oder Steak Frites in



„Le Petit Vinbar“ über traditionell dänische Sandwiches bei „Hallernes Smørrebrød“, echt mexikanische Tacos bei „Hija de Sanchez“, Pizza, Sushi und andere Snacks oder einfach nur Kaffee und dänischer Kuchen, es ist alles da. Zum Einkaufen oder nur Schlendern und Staunen, aber auch zum Frühstück, Lunch oder sogar Dinner ist dies der perfekte Ort.

Wer sich schon an den Gebrauch landseitiger Verkehrsmittel heran traut, kann mit seinem Schiff auch einen der drei größeren Yachthäfen im Norden der Stadt anlaufen – den Svanemøllehavn, Kalkbrænderihavn oder den Tuborg Havn, wo der vornehme KDY [Königlich Dänische



Wer, wie ich, dann doch lieber beim Wein bleibt, fühlt sich in der Weinbar „Den Vandrette“ (Havnegade 53A, [denvandrette.dk](http://denvandrette.dk)) besser aufgehoben. Dicht am Wasser, nämlich auch gleich beim Nyhavn um die Ecke, und mit sehr ordentlichen Weinen und dazu passenden, fantasievollen Snacks. Fast noch besser ist die sympathische Tradition im Weinlokal „Ved Stranden“ (Ved Stranden 10, [vedstranden10.dk](http://vedstranden10.dk)) am Frederiksholm Kanal. Klar, draußen sitzen und Wein trinken, geht ja eigentlich immer. Aber jeden Montag ab 18 Uhr kocht einer der Freunde des Hauses irgendwas Leckeres, und das gibt es dann, pro Portion für 100 Kronen, auch noch - solange es eben reicht.

Yachtclub) mit seinem futuristischen aber innen durchaus gemütlichen Clubhaus seine Heimat hat. Von hier aus ist es auch nicht so weit in das bunt gemischte Studentenviertel Nørrebro, etwas abseits der üblichen Touristenströme und vor allem interessant für sein vibrierendes Nachtleben sowie einige hervorragende Bars und solide Restaurants wie beispielsweise das französische Bistro „Silberbauers“ (Jægersborggade 40, [silberbauers.dk](http://silberbauers.dk)) oder das wirklich italienische „Casamadre“ (Tagensvej 67, [casamadrerestaurant.com](http://casamadrerestaurant.com)), die noch dazu, zumindest gemessen an den sonst so stolzen Kopenhagener Preisen, nicht zu teuer sind.

Womit wir wieder beim Essen gelandet wären, denn Kopenhagen ist die derzeitige Hauptstadt genussvoller, aber auch trendiger und nachhaltiger Gastronomie - oder sagte ich das schon? Jedenfalls, wer es traditionell Dänisch mag, wird ebenfalls glücklich: Beim exquisiten Smørrebrød im Café „Gammel Torv“ (Gammeltorv 20, [cafegammeltorv.dk](http://cafegammeltorv.dk)). Oder im Restaurant Kronborg (Brolæggerstræde 12, [restaurantkronborg.dk](http://restaurantkronborg.dk)). Moderne Smørrebrøds gibt es im „Kompasset“ (Nyhavn 65, [restaurantkompasset.dk](http://restaurantkompasset.dk)) am Nyhavn, diese dann auch immer mit dem dazu passenden Aquavit!

Es muss wirklich nicht immer nur das „noma“ sein. Obwohl - alleine dafür würde sich der Törn nach Kopenhagen lohnen, sofern man eine Tischreservierung in absehbarer Zukunft ergattern konnte... Das allerdings käme fast schon einem Lottogewinn gleich, zumal es die Planung durchaus erschwert, dass man hier meist auf einer Warteliste steht und benachrichtigt wird, wenn und vor allem: wann man einen freien Tisch bekommen hat.



## SUMMER IN THE CITY

---

**S**itting by the water with a cool white wine in hand on a hot summer day? There's even more to it than that: with a cool white wine in hand, let your legs dangle into the refreshing harbour water from the pontoon on a hot summer's day, or put down your glass and take a quick dip. Then order the next wine, an espresso or a really delicious lunch and let body and soul slip into hedonistic relaxation mode... Sometimes we seriously consid-

**No other European capital is as easy to explore by boat as Copenhagen. With your own yacht, you can moor up right in the middle of the city, which has so much to offer. Above all, the extremely remarkable New Nordic Cuisine, which stands for sustainable and very creative gourmet cooking.**

ered spending the whole day here, at "La Banchina" (Refshalevej 141, labanchina.dk) on the mega-trendy island of Refshaleøen. Because we always pass by here, perhaps the only café with its own bathing area open all year round, including a rustic wooden sauna, really good wines

and Italian-inspired fresh cuisine, on our short way from our boat in the harbour of Margretheholm to the stop of the electric water bus, which then takes us right into the quivering epicentre of Copenhagen's bubbling life, to Nyhavn.

I could spend many happy weeks on Refshaleøen alone. The slightly shabby charm of the former shipyard site of the large Burmeister & Wain shipyard, which has been closed for decades, with its halls and industrial buildings is now home to various artists' studios and creatively used office space, but also the best avant-garde restaurants in the world. The legendary





"noma", which has been voted world's best restaurant several times in recent years, is still a little way into the city, but already on the way to Refshaleøen [Refshalevej 96, noma.dk]. It is and remains the original, and also the best known of all three gourmet temples, which share the same street address. Amass" [Refshalevej 153, amassrestaurant.com], founded by a former "noma" chef, also offers a great culinary experience with its high standards of sustainability in food processing. As an experience, it is only topped by the completely crazy "Alchemist" a few metres further on [Refshalevej 173C, alchemist.dk], where dinner becomes an event for all the senses lasting several hours - as a precaution, it must be pointed out that this is neither the right place for a business meal nor for a romantic first date.



For the latter, one of the many small, cosy places here comes to mind, "Mikkellers Baghave" [Refshalevej 196B, mikkeller.com] for one, or the street food market "Reffen" right next door [Refshalevej 167 Unit A, reffen.dk], where you can get delicious and very intercultural food and then always tuck yourself away somewhere in a cosy corner. Or you can immerse yourself in one of the many parties and concerts that always take place somewhere on Refshaleøen during the summer.



Opposite Refshaleøen is Copenhagen's most traditional yacht harbour, Langelinie Yachthavn, guarded by the Little Mermaid. If you're lucky, you can get a berth here but your stay can then be a little rolly, due to the wash of the passing ships. Yachts lie on stern buoys, the harbour is surrounded by a beautiful little park. Of course, there are many other places to moor in Copenhagen. No other European capital is as boat-friendly and generally friendly as the Danish capital. The water in the city centre is clean enough to swim in, which many Copenhageners take full advantage of on hot summer days. The city is well on its way to carbon neutrality, and is truly cosmopolitan, full of bicycles, boats and quite remarkable, often landmark architecture. From our mooring at the Lynetten Sailing Club in Margretheholm, for example, we can always see what is perhaps the world's most original waste recycling plant, with a year-round ski slope on its sloping roof: "CopenHill". Other architectural "lighthouses" of the city are the spectacular Opera House opposite Nyhavn and the "Black Diamond" a good distance further along on the other shore. Like a diamond, the facets of the black façade reflect the light of the water and the sun; inside, tradition and modernity are united. The impressive building is an extension of the old National Library, and also houses concert halls, the National Photography Museum, a café and a bookshop. The most impressive part, however, is the atrium, flooded with light and simply gigantic.



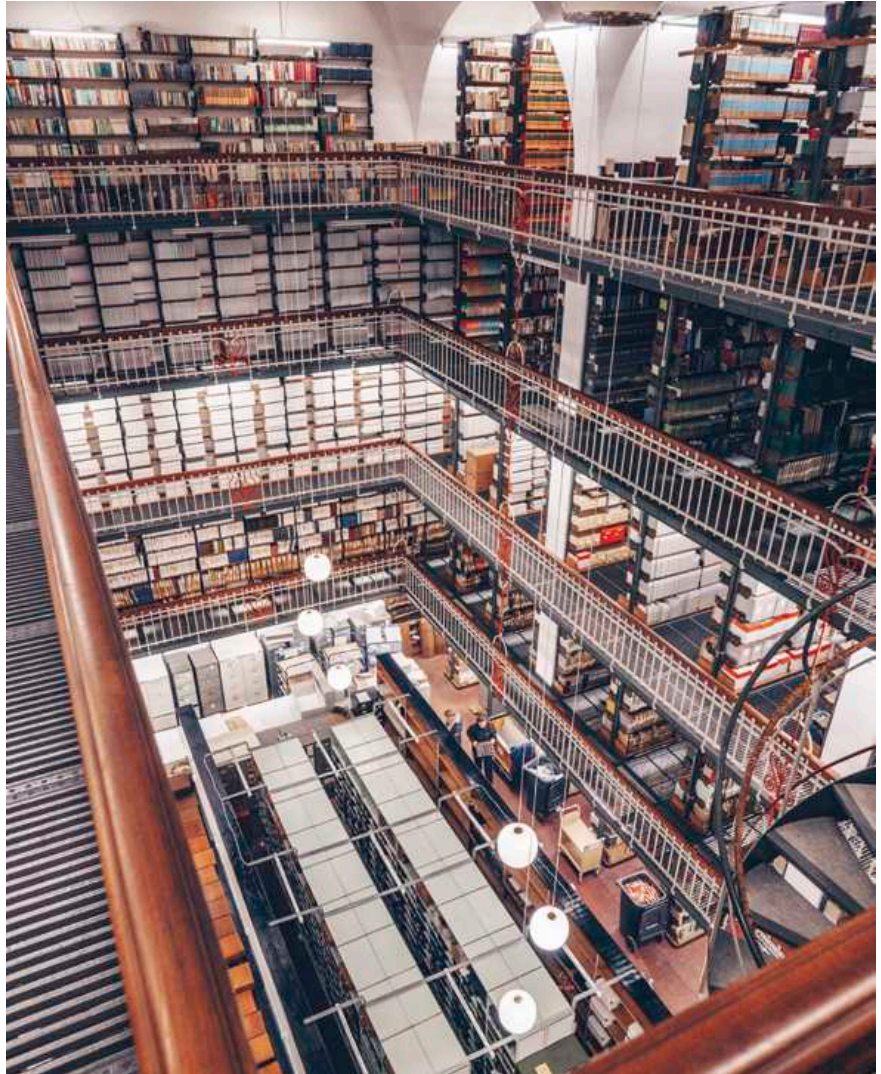
At the entrance to the Christianshavn canal there is a large construction site where modern apartment buildings are being built in a dream location, architecturally in keeping with the style of the surrounding historic warehouses. A futuristic-looking pedestrian and bicycle bridge leads across to Nyhavn, so you won't get further with a standing mast. Either you can find a berth on the starboard side, just in front of the entrance to Nyhavn (again, rather exposed to swell and wash but particularly centrally located), or you turn to port and moor at the pier in front of the likewise remarkable three-part pedestrian bridge until it opens and allows access to the Christianshavn Canal, where free berths can then be used.

The only location more central is alongside the pier in front of the Admiralen Hotel or on the inside of Kvæsthusbroen, from where you have a particularly good view of what is happening ashore. On the pier, small al fresco cafés attract visitors, and every now and then there are larger or smaller events here - open-air theatre and concerts or even a cheerful public viewing during major football events.

Copenhagen is a water city and most of the action takes place along the harbour-front. This is, of course, very convenient for visitors who visit the city with their own boats. Nevertheless, sometimes it is also worth exploring the "hinterland".

In this case, of course, it is the famous shopping street Strøget, which begins at Kongens Nytorv just a few steps from the landside end of Nyhavn, and which would therefore still be doable on foot even for sailors who might not be so fond of long walks. Even more worthwhile, however, is an extensive visit to Torvehallerne, the large market of this city, which is rightly considered the food capital of Europe. To get to the market, take a train or bus to Nørreport station.

In two huge halls, there is simply everything that could excite your taste buds. Fresh fruit and vegetables, fish, meat, cheese, wines, chocolates, spices and whatever else you might need for cooking, plus stalls for flowers or cookery books and also some of the best restaurants in town. From French wine and small dishes like chevre chaud, croque or steak frites at Le Petit Vinbar to traditional Danish sandwiches at Hallernes Smørrebrød, real Mexican tacos at Hija de Sanchez, pizza, sushi, or other snacks or just coffee and Danish cake, it's all there. For shopping or just strolling and wondering, but



also for breakfast, lunch or even dinner, this is the perfect place.

Those who are used to travelling by land-based means of transport can also berth their boat in one of the three larger marinas in the north of the city, which are all connected to the centre by metro - Svanemøllehavn, Kalkbrænderihavn or Tuborg Havn, where the distinguished KDY

[Royal Danish Yacht Club] with its futuristic but quite cosy clubhouse has its home. From here, it is not far to the colourful student quarter of Nørrebro, a little off the usual tourist track and interesting for its vibrant nightlife and some excellent bars and restaurants such as the French bistro "Silberbauers" [Jægersborggade 40, silberbauers.dk] or the truly Italian "Casamadre" [Tagensvej 67, casamadrerestaurant.



com), which are not too expensive, at least when compared to the otherwise rather stiff Copenhagen prices.

Which brings us back to food, because Copenhagen is the current capital of epicurean, but also trendy and sustainable gastronomy - or did I mention that already? Anyway, if you like traditional Danish food, you will probably be happy with the exquisite Smørrebrød in the café "Gammel Torv" [Gammeltorv 20, cafegammeltorv.dk]. Or at the restaurant Kronborg [Brolæggerstræde 12, restaurantkronborg.dk]. Modern Smørrebrøds are served at "Kompasset" [Nyhavn 65, restaurantkompasset.dk] on Nyhavn, always with the matching aquavit!

Those who, like me, prefer to stick to wine are better off in the wine bar "Den Vandrette" [Havnegade 53A, denvandrette.dk]. Close to the water, just around the corner from Nyhavn, with very good wines and imaginative snacks for company. The friendly tradition at the wine bar "Ved Stranden" [Ved Stranden 10, vedstranden10.dk] on the Frederiksholm Canal is almost better. Sure, sitting outside and drinking wine is always a good idea. But every Monday from



6 p.m., one of the friends of the house cooks something delicious, which is then served for 100 kroner per portion - as long as it lasts.

It really doesn't always have to be the "noma". Although - for that alone, the trip to Copenhagen would be worthwhile, if you can get hold of a table reservation in the foreseeable future... However, that would almost be like winning the lottery, espe-

cially as it makes planning quite difficult that you are usually on a waiting list here and are notified when you have "won" a free table.

Text / Text: Detlef Jens

Fotos / Pictures: Shutterstock/Detlef Jens

Photo: Glen Raven® Sunbrella®



# Marine Solar Solutions

Made in Germany for more than 35 years



EWINCHER

# ELEKTRO- POWER FÜR DIE WINSCH



## ELECTRIC-POWER FOR THE WINCH

*This innovative electric winch comes from the sailing country of France. The highlight of the battery-powered eWincher: it can also be used like a classic winch handle. At the push of a button, it will gladly do the work on its own. Or you can combine both functions for even quicker sealing. The eWincher comes in a practical storage bag, including lithium-ion battery, charger [110-220V DC] and inverter [12V DC].*

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

Aus dem Seglerland Frankreich kommt diese innovative elektrische Winschkurbel. Der Clou des batteriebetriebenen eWinchers: er kann auch wie eine klassische Winschkurbel eingesetzt werden. Auf Knopfdruck macht er die Arbeit gerne alleine. Oder man kombiniert beide Funktionen für noch schnelleres Dichtholen. Der eWincher wird in der praktischen Aufbewahrungstasche geliefert, inklusive Lithium-Ionen-Batterie, Ladegerät [110-220V DC] und Inverter [12V DC].

JÖRAN BUBKE

# YACHTING-PHOTO KALENDER

„Je näher, desto besser“ lautet die Devise des passionierten Yachtingfotografen Jöran Bubke. Er ist dabei, wenn in Newport RI, Saint-Tropez, Porto Cervo, Palma, Antibes, in der Karibik oder auch in Flensburg die schönsten Segelyachten dieser Welt an den Start gehen. Aufgenommen aus dem Boot oder aus der Luft, findet man im neuen limitierten Kalender 2023 die besten Aufnahmen, darunter Superyachten, die elegante J-Class und natürlich auch klassischen Segelyachten.



## YACHTING PHOTO CALENDAR 2023

*"The closer, the better" is the motto of passionate yachting photographer Jöran Bubke. He is there when the most beautiful sailing yachts of this world start in Newport RI, Saint-Tropez, Porto Cervo, Palma, Antibes, in the Caribbean or even in Flensburg. Taken from the boat or from the air, you will find the best shots in the new limited edition 2023 calendar, including superyachts, the elegant J-Class and, of course, classic sailing yachts.*

[www.yachting-photo.com](http://www.yachting-photo.com)

STYLE



POP FENDER

## CLEVER UND PLATZSPAREND

*CLEVER AND SPACE-SAVING*

Die clevere Fender-Idee: der POP Fender macht sich vor und nach seinem Einsatz klein. Die volle Länge wird teleskopisch von 62 auf 25 cm verkleinert – das bringt mehr Platz auch auf kleinen Booten. Made in Germany & Austria – mit Nachhaltigkeit im Fokus – ist er frei von Schadstoffen und Weichmachern, schmiert und quietscht nicht. Er lässt sich ohne Werkzeuge ganz einfach auseinandernehmen und wieder zusammensetzen. Zur Zeit nur in einer Größe erhältlich, weitere Modelle sind in Vorbereitung.

*The clever fender idea: the POP Fender makes itself small before and after use. The full length is telescopically reduced from 62 to 25 cm – this provides more space even on small boats. Made in Germany & Austria – with sustainability in focus – it is free of harmful substances and plasticisers, does not smear or*



*squeak. It can be easily disassembled and reassembled without tools. Currently only available in one size, other models are in preparation.*

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



STYLE



# CLAM BOIL CAPE COD

Wenn in Cape Cod, USA, die Lust auf Meeresfrüchte und etwas Herzhaftes steht, der ordert im Restaurant ein «Clambake in a Pot». Dieser Eintopf ist typisch für New England. Als "Clam Boil" wird die Variante ohne Hummer bezeichnet. Diese ist einfach in der Zubereitung und stillt auch den grossen Hunger. Alles, was Sie brauchen, ist ein grosser Topf und ein paar Muscheln.

*If you are in the mood for seafood and something hearty in Cape Cod USA, order a "Clambake in a Pot" in the restaurant. This stew is typical for New England. The version without lobster is called "clam boil". This one is easy to prepare and satisfies even big appetites. All you need is a pot and to get your hands on some clams.*

## Zutaten

- Insgesamt 4 Pfund Venus- und Miesmuscheln (Sie können alle Muscheln verwenden, die Sie lieben; Crevetten gehen auch)
- 2 Esslöffel Olivenöl
- 4 Linguica, Chorizo oder andere frische Würste Ihrer Wahl
- 4 Hot Dogs (optional, aber sehr gut)
- 1 Tasse Weißwein
- 2 Tassen Wasser
- 1 Teelöffel Salz
- 2 Pfund kleine rote Kartoffeln
- 6 Schalotten, geschält
- Eine kleine Handvoll frischer Thymianzweige
- 2 Lorbeerblätter
- 4 Maiskolben
- 150 g Butter, geschmolzen, zum Dippen

## Ingredients

- 4 pounds total steamer clams and mussels (you can use all clams – even crevettes if you prefer)
- 2 tablespoons olive oil
- 4 linguica, chorizo, or other fresh sausages of your choice
- 4 hot dogs (optional, but so good)
- 1 cup white wine
- 2 cups water
- 1 teaspoon salt
- 2 pounds small red potatoes
- 6 shallots, peeled
- Small handful fresh thyme sprigs
- 2 bay leaves
- 4 ears corn on the cob, husked
- 150 g butter, melted, for dipping

## Zubereitung

Die Muscheln unter fließendem kaltem Wasser abspülen und gegebenenfalls mit einer Scheuerbürste von überschüssigem Sand befreien. Falls vorhanden, die Bärte von den Muscheln abziehen (das borstige Material, das aus der Schale herausragt). Erhitzen Sie das Öl in einem großen Suppentopf bei mittlerer Hitze. Die Würste an mehreren Stellen mit der Messerspitze einstechen, dann in den Topf mit dem heißen Öl geben. Unter gelegentlichem Wenden 5 Minuten braten, bis sie goldbraun sind. Auf einen Teller geben.

Wein und Wasser in denselben Topf geben und die Hitze auf hohe Stufe stellen. Zum Kochen bringen. Das Salz hinzufügen und die Hitze auf 'Köcheln' einstellen.

Die Kartoffeln, die Schalotten, den Thymian und die Lorbeerblätter in den Topf geben. Topf abdecken und 6 Minuten kochen lassen.

Die restlichen Zutaten schichtweise zugeben: Nach und nach die Würstchen, Hot Dogs, Venusmuscheln, Muscheln und schließlich den Mais in den Topf geben. Zugedeckt 10 bis 14 Minuten kochen, bis sich die Venus- und Miesmuscheln öffnen.

Mais, Miesmuscheln, Venusmuscheln, Würste und Kartoffeln mit einem großen Schaumlöffel aus dem Topf nehmen und auf eine große Servierplatte geben. Alle Muscheln, die sich nicht geöffnet haben, wegwerfen.

Die Brühe zum Dippen in Tassen füllen, dabei darauf achten, dass kein Sand vom Boden des Topfes hinein kommt. Die geschmolzene Butter in 4 kleine Auflaufförmchen geben und die Gäste können sich an allem bedienen.

## Preparation

*Rinse the clams under cold running water, using a scrub brush to clean off excess sand if necessary. Pull the beards off the mussels if there are any (this is the bristly material that protrudes from the shell).*

*In a large soup pot, stockpot, or lobster pot, heat the oil over medium heat. Prick the sausages in several places with the tip of knife, then add them to the pot with the hot oil. Cook, turning occasionally for 5 minutes, or until golden brown. Transfer to a plate.*

*In the same pot, add the wine and water and increase the heat to high. Bring to a boil. Add the salt and adjust the heat to a simmer.*

*Add the potatoes, shallots, thyme, and bay leaves to the pot. Cover the pot and cook for 6 minutes.*

*Working in layers, add the sausages, hot dogs, clams, mussels, and finally, the corn to the pot. Cover and cook for 10 to 14 minutes, or until the clams and mussels open.*

*With a large slotted spoon, remove the corn, mussels, clams, sausages and potatoes from the pot and transfer to a large serving platter. Discard any clams or mussels that have not opened. Pour the broth into cups for dipping, being careful to leave behind any sand at the bottom of the pot. Pour the melted butter into 4 small ramekins and let diners help themselves to everything.*



**BAVARIA**  
YACHTS



*Passion made*  
BAVARIA  
C42

BAVARIA C38    BAVARIA C42    BAVARIA C45  
BAVARIA C50    BAVARIA C57

[bavariayachts.com](http://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

### Verlag/Publisher

Fullwave Publishing GmbH, CH-4055 Basel, Schweiz/Switzerland  
www.fullwave.ch

### Chefredaktion/Executive Editor

Detlef Jens

### Mitarbeiter/Contributing Editors

Serena Götzner, Marcus Schlichting, Stefan Detjen, Regina Detjen

### Gestaltung/Artwork

Fullfactory GmbH, CH-6862 Rancate, Schweiz/Switzerland  
www.fullfactory.ch

### Titelbild/Cover

Bavaria Yachts

### Druck/Print

F & W Druck- und Mediencenter GmbH, 83361 Kienberg  
www.fw-medien.de

### Anzeigen/Advertising

Fullwave Publishing GmbH, CH-4055 Basel, Schweiz/Switzerland  
Tel.: +41 91 604 66 59, Mobil: + 41 79 379 23 46  
anzeigen@fullwave.ch

**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)



**YANMAR**

**SEE YOU**  
at boot Düsseldorf  
21 - 29 JAN booth 10A40



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

# DER NEUE MASSSTAB

## THE NEW BENCHMARK

**Am Horizont taucht eine neue, aufregende Segelyacht auf: Die neue Bavaria C46. Noch ist diese Yacht nicht gebaut, aber das Konzept klingt schon einmal sehr überzeugend.**

Und ist, in Teilen, auch bereits bekannt: „Die Bavaria C38 und C42 laufen so gut, dass wir diese Linie nun auch in dem sehr populären Bereich der Mitte-40-Fuß-Yachten weiter fortsetzen wollen“, erklärt Udo Erbe, Produktmanager Segelyachten bei Bavaria. Die Designer der Yachten der aktuellen Bavaria C-Linie, Maurizio Cossutti und Allesandro Ganz, erklären es so: „Die Bavaria C38 und C42 waren schon jeweils ein großer Schritt für Bavaria Yachts, mit einem völlig neuen Rumpf- und Deckdesign für diese Bootsgröße. Die Rümpfe mit den ausgeprägten Chines gaben schon diesen Booten mehr Power beim Segeln, sie können mehr Segelfläche tragen und haben ganz ausgezeichnete Segeleigenschaften. Und sie haben ein großes Raumangebot unter Deck, damit sind sie für kleine als auch große Crews gleichermaßen gut geeignet.“

Nun aber werde mit der neuen Bavaria C46 dieses Konzept auf eine neue Stufe gehoben, sagt Cossutti: „Die Evolution von Rumpf und Deck geht weiter. Wir haben einiges modifiziert, aber nichts radikal Neues eingeführt. Das Konzept bleibt, mit einem fülligen Bavaria V-Bug und den Chines, allerdings haben wir von anderen, noch mehr Performance-orientierten Designs gelernt, auch hier die benetzte Fläche zu verringern. Außerdem ist der Rumpf der Bavaria C46 noch einmal etwas eleganter geworden!“

Doch wie geht solch eine Entwicklung praktisch vonstatten? Es ist ein komplexer und dynamischer Prozess. Am Anfang steht, natürlich die Werft oder, genauer, das Produktmanagement und die Geschäftsleitung von Bavaria Yachts. „Wenn wir uns grundsätzlich darüber geeinigt haben, welches Schiffsgröße es werden soll, nehmen wir gleich den Designer mit an Bord, in diesem Fall das Büro Cossutti Yachts“, sagt Udo Erbe. Der bekommt dann ein erstes Briefing. Und entwickelt einen Liniennriss, der mit den Ideen und Vorgaben der Werft abgeglichen wird. „Da sehen wir dann schon sehr früh, dass wir hier und da vielleicht an Grenzen kommen - da stoße ich mir noch den Kopf oder dort muss man noch etwas größer oder kleiner werden. So arbeiten wir uns immer mehr an das Ideal heran“, beschreibt Produktmanager Erbe diesen spannenden Prozess. In dem das Schiff also sowohl von aussen nach innen, als auch von innen nach außen „wächst“ und sich dabei mehr und mehr den von der Werft formulierten Anforderungen angleicht.

Deren zentrale Idee es ist, dass sich diese neue Yacht wirklich gleichermaßen gut für alle Ansprüche eignet. Für kleine Crews,



Bavaria C46

Einhandsegler, große sportlich ambitionierte Crews, im Einsatz als Charterboot oder für Eigner, die auf einen langen Törn gehen wollen. „Die Anforderungen an eine Segelyacht um die 15 Meter sind heute sehr viel vielschichtiger und lassen sich nicht mehr einfach in klassische Kategorien wie Performance- oder Family-Cruiser, Charter- oder Eigneryacht einteilen. Bei der Entwicklung der Bavaria C46 stand allein im Zentrum, was unsere Kunden realen Mehrwert an Bord bietet. Und dann haben wir Detail für Detail die richtige Lösung gesucht und hierbei an vielen Stellen auf scheinbar notwendige Kompromisse verzichten können. Mit der Bavaria C46 haben wir mit vielen durchdachten Details die richtige Balance gefunden, die eine Segelyacht dieser Größe braucht“, berichtet Marc Diening, seit über einem Jahr Chef von Bavaria Yachts.

Die Ansprüche an Segeleigenschaften, aber auch Komfort sind in allen Gruppen gleichermaßen hoch. Nötig für ein erfolgreiches „Hybrid-Boot“, das viele Ansprüche ohne Kompromisse berücksichtigt, ist vor allem ein flexibler Einrichtungsplan unter Deck. „Mit drei Kabinen haben wir ein klassisches Layout für Eigner, die mit einer kleinen Crew auskommen“, erklärt Erbe, „aber es gibt die Bavaria C46 eben auch mit vier oder sogar fünf Kabinen. Tatsächlich haben wir begonnen, über die maximalen Notwendigkeiten,

also große Crew, viele Kabinen, das Boot zu entwickeln. Beispielsweise mit genügend Platz für ordentliche Nasszellen auch im Vorschiff. Doch statt zwei Kabinen und zwei Nasszellen ergibt der gleiche Raum auch eine wunderbar luxuriöse Eignerkabine.“

Unterschieden sich die Anforderungen an eine Charter- oder Eigneryachten zum Beispiel durch die Anzahl der Kabinen? „Die Kabinen sind natürlich ein zentrales Kriterium“, meint Udo Erbe. „Aber ganz am Anfang unserer Entwicklungsarbeit steht die Auflistung sämtlicher Anforderungen. Das machen wir vom Produktmanagement nicht alleine, sondern in enger Zusammenarbeit mit einem extra für die Bavaria C46 gegründeten Händlerbeirat. Hier teilen wir mit ausgesuchten Händlern unsere Ideen und bekommen dann deren Feedback dazu. Und wir sprechen ebenso mit Charterorganisationen, was bei deren Kunden derzeit am meisten gefragt ist.“

In jedem Fall wäre eine gute Charteryacht vor allem auch robust, zuverlässig und einfach zu warten. Doch das sind sicherlich auch Kriterien für eine Eigneryacht? „Im Prinzip ja“, meint Erbe, „doch die Beanspruchung von beiden ist doch sehr unterschiedlich. Aber es stimmt schon, weder die einen, noch die anderen haben Spaß daran, unnötig viel Zeit mit der Wartung aufzuwenden, sondern beide wollen diese doch lieber segelnd verbringen. Und Charterer haben heute ja auch einen ebenso hohen Komfortanspruch, wie die Eigner.“

Ähnlich sieht es auch bei den Segeleigenschaften aus – ausgezeichnete segelnde Yachten werden ebenfalls von Allen geschätzt, solange sie unproblematisch zu handhaben sind. Auf der C46 gibt es dazu den von Bavaria so bezeichneten „Sportmast“, ein konventionelles Rigg nur mit Rollvorsegel. Oder aber einen Rollmast, auch mit der Option einer elektrischen Bedienung. „So können auch etwas ältere Personen länger segeln, weil sie hier eine entsprechende Hilfe bekommen. Wir haben außerdem alle Fallen und Leinen in den Bereich der Steuerstände umgelenkt. Bei der Bavaria C46 ist aber auch der Aspekt des Teamsports mit Crew nicht ganz zu vernachlässigen. Dann ist es ein Nachteil, wenn alles nur hinten über eine Winsch geht und dort auch nur eine Person Platz hat, nämlich die am Ruder. Bei der C46 bieten wir daher beide Varianten. Mit den Genuawünschen entweder ganz klassisch auf dem Cockpitsüll, oder aber mit der Schotführung auf den Winschen hinten beim Steuerstand.“



Bavaria C42



Bavaria C38

An diesem variablen Winschenlayout hat das Entwicklungsteam besonders lange getüftelt, auch mit Hilfe eines Mock-ups des Cockpits in Originalgröße um zu prüfen, ob die Winschen ergonomisch richtig platziert und gut zu bedienen sind. Weitere, bereits von anderen Bavarias bekannte Features sind die große Badeplattform mit einer „Toygarage“ für Badeutensilien. Ein einzelnes, mittiges und tiefes Ruderblatt hat die Bavaria C46 ebenfalls: „Das hat sich auf der C38 und C42 sehr gut bewährt.“ Dennoch gibt es zwei Steuerräder, auch deren genaue Platzierung wurde im Mock-up des Cockpits justiert. „Der Raum zwischen Steuerrad und Heck muss genau richtig bemessen sein, nicht zu groß, denn dann hat man keinen guten Halt. Aber auch nicht zu klein, sodass man womöglich das Gefühl bekäme, mit den Kniekehlen am Heck zu stehen und hinten hinüber zu fallen!“

Alles in allem ein Schiff, in das – wieder einmal, muss man sagen – sehr viel akribische Entwicklungsarbeit eingeflossen ist. Auf das Ergebnis können alle Beteiligten zurecht stolz sein. Maurizio Cossutti und sein Designpartner Alessandro Ganz weisen auch noch einmal auf weitere Besonderheiten hin. Dass zum Beispiel alle Leinen und selbst die Vorsegelschoten in Kanälen unter Deck vom Mast nach achtern gleitet werden, wo sie erst kurz vor den Winschen wieder auftauchen. Das hält das Deck frei von Stolperfallen und schafft schöne, große Flächen zum Sonnenbaden. Die Hölupunkte für das Vorsegel sind weit innen, auf dem Kajütdach, angebracht, um einen Schotwinkel für die optimale Höhe am Wind zu ermöglichen. Und sie heben noch einmal das elegante, flache Profil der Yacht mit ihrem im Deckssprung und Rumpf integrierten Bugspriet hervor.

Die neue Bavaria C46 wird im Frühjahr 2023 der Öffentlichkeit präsentiert.

# THE NEW BENCHMARK

**A new, exciting sailing yacht is appearing on the horizon: The new Bavaria C46. This yacht has not yet been built, but the concept already sounds very convincing.**



**A**nd is, in parts, already known: "The Bavaria C38 and C42 are doing so well that we now want to continue this line in the very popular mid-40-foot yacht segment," explains Udo Erbe, product manager sailing yachts at Bavaria. The designers of the yachts in the current Bavaria C line, Maurizio Cossutti and Alessandro Ganz, explain it like this: "The Bavaria C38 and C42 were already each a big step for Bavaria Yachts, with a completely new hull and deck design for this boat size. The hulls with the pronounced chines already gave these boats more power when sailing, they can carry more sail area and have quite excellent sailing characteristics. And they have a lot of space below deck, so they are equally well suited for small and large crews."

Now, however, the new Bavaria C46 takes this concept to a new level, says Cossutti: "The evolution of hull and deck continues. We have modified a few things, but not introduced anything radically new. The concept remains, with a fuller Bavaria V-bow and chines, however we have learned from other, even more performance-oriented designs to reduce the wetted area here as well. In addition, the hull of the Bavaria C46 has become a little more elegant once again!"

But how does such a development go about in practical terms? It is a complex and dynamic process. At the beginning, there is, of course, the shipyard or, more precisely, the product management and the management of Bavaria Yachts. "Once we have agreed in principle on the size of the ship, we immediately take the designer on board, in this case the Cossutti Yachts office," says Udo Erbe. He then gets a first briefing. And he develops a line outline that is compared with the ideas and specifications of the shipyard. "We see very early on that we might reach our limits here and there - I'm still bumping my head there or we need to get a bit bigger or smaller. That's how we work our way closer and closer to the ideal," says product manager Erbe, describing this exciting process. In other words, the ship "grows" both from the outside in and from the inside out, adapting more and more to the requirements formulated by the shipyard.

The central idea is that this new yacht is really equally well suited to all requirements. For small crews, single-handed sailors, large sporty ambitious crews, in use as a charter boat or for owners who want to go on a long cruise.

"The requirements for a sailing yacht around 15 metres are much

more complex today and can no longer simply be divided into classic categories such as performance or family cruiser, charter or owner's yacht. During the development of the BAVARIA C46, the focus was solely on what offers our customers real added value on board. And then we looked for the right solution, detail by detail, and were able to dispense with seemingly necessary compromises in many places. With the BAVARIA C46 we have found the right balance that a sailing yacht of this size needs with many well thought-out details", reports Marc Diening, head of Bavaria Yachts for more than a year.

The demands on sailing characteristics, but also comfort, are equally high in all groups. What is needed above all for a successful "hybrid boat" that takes into account many demands without compromise is a flexible interior plan below deck. "With three cabins, we have a classic layout for owners who can manage with a small crew," explains Erbe, "but the Bavaria C46 is also available with four or even five cabins. In fact, we started to develop the boat via the maximum necessities, i.e. large crew, many cabins. For example, with enough space for proper wet rooms in the foredeck as well. But instead of two cabins and two wet rooms, the same space also makes a wonderfully luxurious owner's cabin."

Did the requirements for a charter or owner yacht differ, for example, in the number of cabins? "The cabins are of course a central criterion," says Udo Erbe. "But at the very beginning of our development work, we list all the requirements. We in product management don't do this alone, but in close cooperation with a dealer advisory board set up especially for the Bavaria C46. Here we share our ideas with selected dealers and then get their feedback on them. And we also talk to charter organisations about what is most in demand with their customers at the moment."

In any case, a good charter yacht would above all also be robust, reliable and easy to maintain. But surely these are also criteria for an owner yacht? "In principle, yes," says Erbe, "but the demands of both are very different. But it's true that neither one nor the other enjoys spending an unnecessary amount of time on maintenance; both prefer to spend it sailing. And charterers today have just as high a demand for comfort as the owners."

The situation is similar when it comes to sailing characteristics - excellent sailing yachts are also appreciated by everyone, as long as they are easy to handle. On the C46, there is what Bavaria calls a "sport mast", a conventional rig only with a furling headsail. Or a furling mast, also with the option of electric operation. "This means that even slightly older people can sail for a longer time because they get appropriate help here. We have also redirected all halyards and lines to the helm area. With the Bavaria C46, however, the aspect of team sailing with crew is not to be completely neglected. That is the disadvantage, if everything only goes in the back via a winch, then there is only room for one person there, namely the one at the helm. With the C46 we therefore offer both variants. With the genoa winches either quite classically on the cockpit coaming, or with the sheet guide on the winches at the back of the helm."

The development team spent a particularly long time working on this variable winch layout, also with the help of a full-size mock-up of the cockpit to check whether the winches were ergonomically correctly positioned and easy to operate. Other features already familiar from other Bavarias are the large bathing platform with a "toy garage" for bathing utensils. A single, central and deep



Bavaria C46

rudder blade is also featured on the Bavaria C46: "This has proved very successful on the C38 and C42." Nevertheless, there are two steering wheels, and their exact placement was also adjusted in the cockpit mock-up. "The space between the steering wheel and the stern has to be just right, not too big, because then you don't have a good grip. But not too small either, that you might get the feeling of standing with the back of your knees against the stern and falling over in the back!"

All in all, a boat into which - once again, it must be said - a great deal of meticulous development work has gone. Everyone involved can be justifiably proud of the result. Maurizio Cossutti and his design partner Alessandro Ganz also point out other special features. For example, all the lines and even the headsail sheets are slid aft from the mast in channels below deck, where they reappear just before the winches. This keeps the deck free of tripping hazards and creates nice, large areas for sunbathing. The hole points for the headsail are placed far inboard, on the coachroof, to allow a sheet angle for optimum height on the wind. And they once again highlight the yacht's elegant, flat profile with its bowsprit integrated into the deck and hull.

The new Bavaria C46 will be presented to the public in spring 2023.



Bavaria C46

**BAVARIA C46**


Länge über Alles (Lmax) /Length overall (Lmax)	<b>14.86 m</b>
Rumpflänge (LH) /Hull length (LH)	<b>13.95 m</b>
Länge Wasserlinie (LWL) /Length waterline (LWL)	<b>13.31 m</b>
Breite (BH)/Width (BH)	<b>4.70 m</b>
Tiefgang max. (TMAX)/Draught max (TMAX)	<b>2.30 m</b>
Segelfläche (AS)/Sail area (AS)	<b>115 m<sup>2</sup></b>

# AB IN DEN SÜDEN

## OFF TO THE SOUTH

---

Sardinien ist die Insel mit den tausend Gesichtern. «La Sardegna» bietet vor allem im Süden noch genug Entdeckungsmöglichkeiten mit einem entscheidenden Vorteil: Wer den italienischen Hauptreisemonat August umgeht, wird sich weniger mit dem Problem überfüllter Marinas und Häfen herumschlagen müssen.



**A**lghero erwacht abends so richtig zum Leben und lockt mit munterem Treiben. Unser Boot liegt sicher am Schwimmsteg der kleinen Marina Ser-Mar an der Nordmole. Jetzt geht es beruhigt ans Erkunden der Stadt. Wir beginnen mit einem Rundgang durch die pittoreske Altstadt. Die zweisprachigen Gassenschilder in Spanisch [Katalanisch] und Italienisch zeugen von den spanischen Herrschern, die im 14. Jahrhundert in Alghero einfielen. Bis 1848 durfte kein Sarde in der Stadt wohnen, lediglich zum Arbeiten waren sie zugelassen. War man abends nicht ausserhalb der Stadtmauern, drohte die Todesstrafe. Da haben wir es heute besser und genießen den Tramonto [Sonnenuntergang] an der Uferpromenade, inmitten von Palmen, alten Kanonen und mit Blick auf den Hafen und das Meer.

Am nächsten Morgen geht es planmässig früh los, das Etmal von 50 Seemeilen bis nach Oristano steht auf dem Tagesprogramm. Der Wind kommt für einmal wie bestellt: ein konstanter Maestrale schiebt uns auf Südkurs der felsigen Küste entlang. Die Stromversetzung in den nächsten Stunden ist beachtlich, wir schaffen es nur knapp,



uns von den Klippen von Capo Marargiu freizuhalten. Wir machen aus der Not eine Tugend und steuern nach dem Kap die kleine Bucht beim Torre Argentina an. Unsere Jungmannschaft freut sich über den Badestopp und wir werden unser schlechtes Gewissen über den langen Schlag gleich am ersten Segeltag los. Danach Anker hoch und vorbei an Bosa, einem der wenigen [Mini-] Häfen an diesem Küstenabschnitt.

Bald peilen wir Capo San Marco mit seinem markanten Leuchtturm an. Der Wind schläft langsam ein und wir beschliessen, gleich hinter dem Kap vor den Ruinen von Tharros zu ankern. Von der einst mächtigen phönizischen Handelsstadt und ihrer höchsten Blüte unter den Karthagern ist leider nicht mehr viel zu sehen. Aufgrund der vielen Sarazanenüberfälle gründeten 1000 nach Christus die Bewohner 20 Kilometer landeinwärts Oristano. Für den neuen Stadtbau verwendeten sie Material aus Tharros. Die Schätze aus den 1851 entdeckten Grabkammern gingen ins Britische Nationalmuseum und Schatzgräber zerstörten wohl den Rest der Relikte. Trotzdem: Wenn der Mond über Capo San Marco aufgeht, hilft die spezielle Atmosphäre der Szenerie der Phantasie auf die Sprünge und man sieht sich im Geiste neben antiken Handelsschiffen ankern... [vielleicht

liegt es aber auch nur am dunkelroten sardischen Bordwein..].

#### **EIN ABSTECHER NACH 'LIGURIEN'**

Fast wie ein Touristenbus haken wir zwei weitere Musts ab: Cala Domestico, ein Bilderbuch-Fjord, den wir jedoch der einlaufenden Dünung wegen ohne Badestopp passieren müssen. Und der obligate Fotostopp bei der nächsten Sehenswürdigkeit, dem Pan di Zucchero, der durch seinen Namen die Verwandtschaft mit dem Zuckerhut in Rio de Janeiro unterstreicht. Nur steht der sardische Vertreter als kahle Klippe vor einer imposanten Steilküste.

Noch rasch einen Blick werfen auf die Industriedenkmäler der verlassenen Bergwerke und wir nehmen Kurs auf die Insel San Pietro. Dabei passieren wir noch die Inselchen die Meli, iana und Ratti und sind bereits mitten in der Fahrinne des Canale di San Pietro. Hier ist Vorsicht geboten, es wimmelt nur so von Untiefen und die Betonung ist nicht immer zuverlässig. Ein Mann [resp. meine Frau] am Bug, wache Augen [die Töchter] auf GPS und Echolot, ein Skipper [ich] mit einer anständigen Seekarte, kombiniert mit einer guten Dosis Vorsicht – das Konzept geht auf und wir laufen im weiten Hafen von Carloforte ein. Von den vielen Liegeplatzmöglichkeiten ziehen wir die Marina



Sifredi vor – gute Erinnerungen an einen Törn Jahre zuvor.

Carloforte ist eine kleine Welt für sich. Die Stadtkulisse erinnert eher an die ligurische Riviera und auch die Bewohner sprechen einen untypischen Dialekt. Sie sehen auch gar nicht so sardisch aus... Ein Blick in die Geschichte klärt auf: Genuesische Fischer siedelten sich im 15. Jahrhundert im nordafrikanischen Tabarka an. Der ständigen Bedrohung durch dortige Piraten ausgesetzt, flohen sie 1737 wieder nach Norden zurück und liessen sich auf der seit dem 11. Jahrhundert verlassenen Insel San Pietro nieder. Da ihr Vorhaben vom damaligen Herrscher Carlo Emanuele von Piemont unterstützt wurde, nannten sie den Ort aus Dankbarkeit Carloforte. Wir gönnen uns einen Ruhetag und geniessen das Städtchen. Am Nachmittag machen wir uns dann aber doch ganz sportlich mit Velos auf in den Süden der Insel, denn der Strand von Spalmatore ist auch vom Land aus auf jeden Fall einen Besuch wert.



**SAND IN SICHT**

Liegt es am gelungenen Abendessen oder an der relaxten Ferienstimmung, die uns bereits voll eingenommen hat? Aus früh ablegen wird nichts, lieber kaufen wir als Andenken noch ein Glas 'Bottarga di Muggine gratugiata'. Die Bottarga wird als sardischer Kaviar bezeichnet und ist von Meeräschen gewonnener Roggen, der getrocknet, gepresst und so konserviert wird. Sie eignet sich hervorragend für schnelle Pastagerichte. Noch ein Espresso, dann Leinen los und wieder vorsichtig durch den Canale navigieren, Südspitze umrunden und Ende Nachmittag Einlaufen in die Bucht von Porto Pino. Schon von weitem erspähen wir viel weissen Sand, der sich beim Näherkommen als Strand mit bis zu 40 Meter hohen Dünen entpuppt. Auch die Farbe des Wassers ändert sich bei der Annäherung. Das helle Smaragdblau lässt uns auf viel weniger Wassertiefe schliessen, ein ungläubiger Blick auf das Echolot bestätigt aber noch immer 9 Meter Tiefe. Leider ist der südliche Teil der Bucht Sperrgebiet, wir legen uns aber dank genauem GPS ganz nah an die Demarkationslinie.

Dass später gleich drei Yachten mitten im Sperrgebiet ankern, wundert uns wenig, schliesslich sind wir in Italien. Beim Strandgang löst sich jedoch das Rätsel: Wenn keine Schiessübungen angesagt sind, kann man es eigentlich locker nehmen. Vor allem, wenn sich der Schiessdirektor höchstpersönlich zum Feierabendbier [1. Präferenz: das einheimische Ichnusa] in der Strandbar einfindet und Entwarnung verkündet. Anders, wenn sich die Nato austobt, da wird auch mal die Zone bis zu 12 Meilen ins Meer raus ausgedehnt. So missachten wir als frisch informierte Insider die militärischen Warnschilder in den Dünen und tummeln uns mit Genuss in der feinsandigen Hügellandschaft.

Der nächste Tag hat Porto Teulada zum Ziel. Dabei gilt es, das imposante Capo Teulada zu umschiffen. Bei Mistral ist es ratsam, gehörig Abstand zu halten, die Fallwinde vom 223 Meter hohen Kap sind Turboversionen des Nordwindes. Heute ist alles ruhig und wir bleiben nah dran. Porto Zafferano ist wiederum eine Bilderbuchbucht, Ankern ist leider verboten: auf ihrem Grund liegen unzählige

nicht detonierte Natogeschosse. Wehe dem Glückspilz, der trotzdem seinen Anker genau auf einen Blindgänger setzt!

Wir segeln noch an der Isola Rossa vorbei und machen alles klar zum Einlaufen in Porto Teulada. Die Ortschaft selbst liegt 8 Kilometer weiter im Landesinneren, also versorgt man sich im Minimarket des angrenzenden Campingplatzes, wo es auch ein Ristorante mit Pizzeria gibt. Kulinarisch spannender ist die Variante 'Agroturismo': Anruf genügt und man wird mit dem Auto abgeholt und zu einem Bauernhof gebracht. Hier kann man sich all die Köstlichkeiten auftragen lassen, für welche Sardinien bekannt ist: 'Porceddu' [Spanferkel], 'Malloreddus' [eine Teigspeise wie etwa Gnocchi], Hausgemachtes [Brot, Käse] und sardischen Wein sowie Süßspeisen wie z. B. 'Candelaus' [aus Mandeln, Nüssen und Honig] und zum Abschluss einen 'Fil u ferru' [Grappa].

Völlig stressfrei legen wir dann für das nächste Tagesziel ab. Nach ein paar Schlägen in Südbrise laufen wir





Mitte Nachmittag bereits in die Bucht zwischen Capo Malfatano und Capo Spartivento ein. Wir entscheiden uns für den Teil rechts hinter dem Inselchen Tuareddu. Als der Anker fällt, schauen wir uns um. So sieht ein Traumplatz aus: eine geschützte Bucht mit male- risch vorgelagerten Inselchen, weisser Strand mit sanft abfallender Sandzunge, ideal für tendermässiges Anland- gehen. Am Strand eine einfache Bar und eine Handvoll relaxter Menschen, gute Musik... wir fühlen uns wie in einem karibischen Werbespot.

Am Morgen danach das böse [frühe] Er- wachen: der Himmel ist untypisch grau, der Schwell in der Bucht lässt draussen nicht viel Gutes erwarten. Auch macht Capo Spartivento seinem Namen alle Ehre. Kaum umrundet, verwandelt sich der Südwest in einen Südöstler und wie beim Segeln so üblich, immer voll auf die Nase. Wir kreuzen hoch bis Punta Nuora und ankern im relativ ge- schützten Nordwest-Teil für eine kleine Verschnaufpause, bevor wir den letzten Schlag nach Cagliari unter den Kiel nehmen. Die geringe Wassertiefe des

Golfes stellt die Wellen kurz und steil auf. So sind wir nicht unfroh, abends später als vorgesehen im geschützten Stadthafen einzulaufen. Den Altstadt- besuch verschieben wir deshalb auf den nächsten Tag, gönnen uns aber noch einen Besuch der Piazza Yenni mit ihren vielen Bars und Restaurants, bevor dann die Kojen locken.

#### **FURAT CHE VIENE DA O MARE**

Als wir am nächsten Morgen auf der Pa- noramaterrasse der Bastion Saint Remy stehen verstehen wir, warum Cagliari schon immer eine umkämpfte Stadt war: der Golf bietet einen perfekten Schutz, die Lage zwischen den Balearen und Sizilien war idealer Pitstopp der seefahrenden Mittelmeervölker. Meist kam das Böse vom Meer her, treffend im sardischen Sprichwort formuliert «Wer übers Meer kommt, will uns bestehlen». Deshalb liegen viele Ortschaften nicht direkt am Meer, sondern ein paar Kilo- meter weiter im Inselinnern. Zuerst sie- delten sich die Phönizier am Engels golf an, die Karthager machten eine Stadt daraus, unter den Römern entstand ein blühendes 'Municipium', doch verlor Ka-

ralis [wie Cagliari früher hiess] mit dem Niedergang des Römischen Reiches viel von seinem Glanz.

#### **KURS KARIBIK**

Nach Kultur und kunterbuntem Trei- ben zieht es uns wieder aufs Meer. Vorbei am 'Teufelssattel' segeln wir dem Stadtstrand Poetto entlang und nehmen zwei weitere Inseln ins Visier: Isola dei Cavoli und Isola Serpentara lie- gen an der Südspitze Sardiens. Beide gehören zum Naturpark Capo Carbo- nara, die Navigation in den A-, B- und C-Zonen unterliegt genauen Vorschrif- ten. Wir legen uns vor den Strand des Porto Giunco und hoffen auf friedliches Wetter, um möglichst lange hier bleiben zu können. Denn wenn Wind und Strö- mung richtig stehen, verwandelt sich die Bucht in ein karibisches Farbenpa- radies: Vor dem langgezogenen weissen Sandstrand gibt's dann glasklares Was- ser [dank zum Teil starker Strömungen] in allen Abstufungen von helltürkis bis dunkelblau – genau so stellt man sich karibische Traumstrände vor. Und dabei liegt dieses Paradies nur 1,5 Flugstun- den von zuhause entfernt...

## OFF TO THE SOUTH

*Sardinia is the island with a thousand faces. "La Sardegna" still offers enough opportunities for discovery, especially in the south, with one decisive advantage: if you avoid the main Italian tourist month of August, you will not have to deal with the problem of overcrowded marinas and harbours.*

**A**lghero really comes to life in the evening and attracts with lively hustle and bustle. Our boat is safely moored at the floating jetty of the small Ser-Mar marina on the northern pier. Now we can explore the town with peace of mind. We start with a tour of the picturesque old town. The bilingual street signs in Spanish (Catalan) and Italian bear witness to the Spanish rulers who invaded Alghero in the 14th century. Until 1848, no Sardinian was allowed to live in the town; they were only allowed to work. If you were not outside the city walls in the evening, you faced the death penalty. These days are gone and we can enjoy the tramonto (sunset) on the waterfront, amidst palm trees, old cannons and with a view of the harbour and the sea.

The next morning we set off early as planned, with the 50 nautical mile etmal to Oristano on the day's programme. For once the wind comes as ordered: a constant maestrale pushes us on a southerly course along the rocky coast. The current displacement over the next few hours is considerable, we only just manage to keep clear of the cliffs of Capo Marargiu. We make a virtue of necessity and head for the small bay at Torre Argentina after the cape. Our young crew is happy about the bathing stop and we get rid of our bad conscience about the long beat right on the first day of sailing. Then anchor up and past Bosa, one of the few (mini) harbours on this stretch of coast.

Soon we set our sights on Capo San Marco with its striking lighthouse. The

wind slowly falls asleep and we decide to anchor just behind the cape in front of the ruins of Tharros. Unfortunately, there is not much left to see of the once powerful Phoenician trading city and its highest prosperity under the Carthaginians. Due to the many Saracen raids, the inhabitants founded Oristano 20 kilometres inland in 1000 AD. They used material from Tharros to build the new city. The treasures from the burial chambers discovered in 1851 went to the British National Museum and treasure hunters probably destroyed the rest of the relics. Nevertheless, when the moon rises over Capo San Marco, the special atmosphere of the scenery helps the imagination soar and you can see yourself anchoring next to ancient merchant ships... [or maybe it's just the dark red Sardinian wine on board...].





### A DETOUR TO "LIGURIA"

Almost like a tourist bus, we tick off two more must-sees: Cala Domestico, a picture-book fjord, which we have to pass without stopping for a swim because of the incoming swell. And the obligatory photo stop at the next sight, the Pan di Zucchero, whose name underlines its relationship to the Sugar Loaf in Rio de Janeiro. The only difference is that the Sardinian representative stands as a bare cliff in front of an imposing steep coast.

We quickly take a look at the industrial monuments of the abandoned mountain works and set course for the island of San Pietro. We pass the islets of Meliana and Ratti and are already in the middle of the channel of the Canale di San Pietro. Be careful here, it is teeming with shallows and the buoyage is not always reliable. A man (or rather my wife) at the bow, watchful eyes (the daughters) on GPS and echo sounder, a skipper (me) with a decent sea chart, combined with a good dose of caution- the con-

cept works and we enter the wide harbour of Carloforte. Of the many berthing options, we prefer Marina Sifredi – good memories of a cruise years before.

Carloforte is a small world of its own. The town setting is more reminiscent of the Ligurian Riviera and the inhabitants speak an untypical dialect. They don't look so Sardinian either... A look into history clears things up: Genoese fishermen settled in Tabarka in North Africa in the 15th century. Exposed to the constant threat of pirates there, they fled back north in 1737 and settled on the island of San Pietro, which had been abandoned since the 11th century. As their project was supported by the then ruler Carlo Emanuele of Piedmont, they named the place Carloforte out of gratitude. We allow ourselves a day of rest and enjoy the little town. In the afternoon, however, we set off on our bikes to the south of the island, because the beach at Spalmatore is definitely worth a visit, even from land.

### SAND IN SIGHT

Is it the successful dinner or the relaxed holiday atmosphere that has already taken us over? We'd rather buy a glass of 'Bottarga di Muggine gratugiata' as a souvenir. Bottarga is called Sardinian caviar and is roe obtained from mullets that is dried, pressed and thus preserved. It is excellent for quick pasta dishes. Another espresso, then cast off and carefully navigate the canal again, rounding the southern tip and entering the bay of Porto Pino at the end of the afternoon. Even from a distance we spot a lot of white sand, which turns out to be a beach with dunes up to 40 metres high as we approach. The colour of the water also changes as we approach. The bright emerald blue leads us to believe that the water is much shallower, but an incredulous glance at the depth sounder confirms that it is still 9 metres deep. Unfortunately, the southern part of the bay is a restricted area, but thanks to an accurate GPS we are very close to the demarcation line. We are not surprised that three yachts anchor in the middle of the restricted area – after all, we are in Italy. But when we go to the beach, the mystery is solved: if there are no





**INFOS**

**Charter**

Kiriacoulis Mediterranean mit Basis in Olbia über My Charter AG, Theaterstrasse 12, 8001 Zürich, www.mycharter.ch

**Marinas**

**Alghero, Ser-Mar**

Telefon +39 347 7720544  
www.ser-mar.it

**Marine Sifredi, Carloforte**

Isola di San Pietro, Banchina Mamma Mahon  
Telefon +39 07818857008 / +39 3356059524  
VHF C 15

**Auskunft Schiessübungen Capo Teulada**

Capitaneria di Porto, Carloforte  
Via Santa Teresa, 3  
Telefon +39 0781854023

**Porto Teulada**

Telefon +39 070 9283705  
VHF C 09 und 16  
www.marinaditeulada.com

**Cagliari, Marina del Sole**

Telefon +39 70 308 730  
www.approdomarinadelssole.com

**Wetterinformationen**

Daueransage auf Kanal 68 in italienisch und englisch

shooting exercises, you can actually take it easy. Especially when the director of shooting himself arrives at the beach bar for an after-work beer (1st preference: the local Ichnusa) and announces the all-clear. It's different when Nato is on the rampage, as the zone is sometimes extended up to 12 miles out to sea. As freshly informed insiders, we disregard the military warning signs in the dunes and enjoy the fine sandy hills.

The next day's destination is Porto Teulada. We have to sail around the imposing Capo Teulada. When the mistral blows, it is advisable to keep a good distance; the downdrafts from the 223-metre-high cape are turbo versions of the north wind. Today everything is calm and we stay close. Porto Zafferano is once again a picture-perfect bay, but anchoring is unfortunately forbidden: there are countless unexploded NATO shells on its bottom. Woe betide the lucky sailor who sets his anchor right on top of an unexploded shell!

We sail past Isola Rossa and prepare to enter Porto Teulada. The village itself is 8 kilometres inland, so we get supplies at the minimarket of the adjacent campsite, where there is also a ristorante with a pizzeria. The 'Agroturismo' option is more exciting from a culinary point of view: just call and you will be picked up by car and taken to a farm. Here you can enjoy all the delicacies for which Sardinia is famous: 'Porceddu' [suckling pig], 'Malloreddus' [a dough dish such as gnocchi], homemade bread, cheese and Sardinian wine as well as desserts such as 'Candelaus' [made from almonds, nuts and honey] and finally a 'Fil u ferru' [grappa].

We then cast off for the next day's destination without any stress. After a few strokes in the southerly breeze, we enter the bay between Capo Malfatano and Capo Spartivento in the middle of the afternoon. We decide on the part on the right behind the islet of Tuareddu. When the anchor drops, we look around. This is what a dream spot looks like: a sheltered bay with picturesque islets off the coast, a white beach with a gently sloping sand spit, ideal for a tender-like landing. On the beach a simple bar and a handful of relaxed people, good music... we feel like in a Caribbean commercial.

The next morning we have a rude [early] awakening: the sky is uncharacteristically grey, the swell in the bay does not bode well outside. Capo Spartivento also lives up to its name. Hardly rounded, the south-westerly turns into a south-easterly and, as is so usual in sailing, always full on the nose. We cruise up to Punta Nuora and anchor in the relatively sheltered north-western part for a short breather before taking the final blow to Cagliari under the keel. The shallow water depth of the gulf sets up the waves short and steep. So we are not unhappy to arrive in the sheltered city harbour later than planned in the evening. We therefore postpone our visit to the old town until the next day, but treat ourselves to a visit to the Piazza Yenni with its many bars and restaurants before we head for our bunks.

**FURAT CHE VIENE DA O MARE**

Standing on the panoramic terrace of the Bastion Saint Remy the next morning, we understand why Cagliari has always been a contested city: the gulf offers perfect protection, the location between the Balearic Islands and Sicily

was an ideal pit stop for the seafaring Mediterranean nations. Evil usually came from the sea, aptly formulated in the Sardinian proverb "Whoever comes across the sea wants to steal from us". This is why many villages are not located directly at the sea, but a few kilometres further inland. The Phoenicians first settled in the Gulf of Angels, the Carthaginians turned it into a city, and under the Romans a flourishing 'municipium' developed, but Karalis [as Cagliari used to be called] lost much of its splendour with the decline of the Roman Empire.

**CARIBBEAN COURSE**

After the culture and colourful hustle and bustle, we are drawn back to the sea again. Passing the 'Devil's Saddle', we sail along the town beach of Poetto and set our sights on two more islands: Isola dei Cavali and Isola Serpentara lie at the southern tip of Sardinia. Both belong to the Capo Carbonara Nature Park, and navigation in the A, B and C zones is subject to precise regulations. We lie down in front of the beach of Porto Giunco and hope for peaceful weather so that we can stay here as long as possible. Because when the wind and current are right, the bay turns into a Caribbean colour paradise: In front of the long white sandy beach, there are crystal-clear waters [thanks to sometimes strong currents] in all shades from light turquoise to dark blue – exactly how one imagines Caribbean dream beaches. And this paradise is only 1.5 hours away from home by plane...

Text / Text: Stefan Detjen  
Fotos / Pictures: Regina Detjen/Unsplash



**Putzig**



**Schmutzig**

Plastikabfall verschmutzt die Meere. Unsere Ozeane drohen zu gigantischen Mülldeponien zu werden – mit tödlichen Folgen für die Meeresbewohner.  
**Unterstützen Sie unsere Kampagne für saubere Meere: [ocean care.org](http://ocean care.org)**





# UNSERE MESSE TIPPS 2023

## OUR BOAT-SHOW TIPS FOR 2023

Eigentlich finden das ganze Jahr auf der Welt Yacht- und Bootsmessen statt, von der Hausmesse beim Händler bis zur großen Boat Show in Metropolen. Allein auf über 50 Messen ist Bavaria Yachts durch sein weltweites Händlernetz vertreten. Und verbunden mit ein paar Tagen Urlaub vor und nach der Messe wird aus dem Messebesuch vielleicht ein echter Städtetrip. Hier ein paar Tipps für Ihre Planung im Jahr 2023. Alle aktuellen Messen finden Sie auch auf unserer Webseite, oder Sie fragen einfach Ihren Bavaria Yachts Partner.

### MIAMI INTERNATIONAL BOAT SHOW

**15. bis 19. Februar 2023**

Wo kann man sich besser Yachten und Boote anschauen, als unter der warmen Sonne Floridas? Deshalb gehört die Miami International Boat Show auch zu den ganzen festen Terminen nicht nur amerikanischer Wassersport Fans, sondern auch vieler Gäste aus Europa, die dann extra zu dieser tollen Messe nach Florida reisen. [www.miamiboatshow.com](http://www.miamiboatshow.com)

### AUSTRIAN BOAT SHOW - BOOT TULLN

**2. bis 5. März 2023**

Die Messestadt Tulln an der Donau veranstaltet bereits seit 51 Jahren Österreichs Bootsmesse. Rund 50.000 Besucher aus dem In- und Ausland reisen jährlich an, um die Attraktivität des Messeangebots und -standorts genießen zu können. Bavaria Yachts ist natürlich auch wieder in Tulln dabei. [www.messe-tulln.at](http://www.messe-tulln.at)

### HAMBURG ANCORA YACHTFESTIVAL

**12. bis 14. Mai 2023**

Hamburg Ancora Yachtfestival findet in Neustadt an der Ostsee statt und hat sich über die letzten Jahrzehnte zu einer der wichtigsten schwimmenden Messen im Norden entwickelt. Über 200 Yachten und Boote werden dort ausgestellt, zusammen mit über 100 Ausstellern für Ausrüstung und Zubehör. Nur wenige Kilometer von Neustadt entfernt liegen der bekannte Badeort Timmendorfer Strand und die historische Hansestadt Lübeck. [www.yachtfestival.de](http://www.yachtfestival.de)

### PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW

**27. bis 30. April 2023**

Mit dem Flugzeug ist Mallorca nur einen Katzensprung von jedem Flughafen Europas entfernt. Die Palma International Boat Show ist da der perfekte Anlass für einen Kurztrip auf die Balearen. Neben den unzähligen Ausstellern und Segel- und Motoryachten zwischen 30 bis 60 Fuß beeindruckt natürlich die vielen Mega-Yachten, die man dort, quasi im Schatten der Kathedrale von Palma, besichtigen kann. Clipper Marine Spain, unser Bavaria Yachts Partner in Spanien freut sich auf Ihren Besuch. [www.palmainternationalboatshow.com](http://www.palmainternationalboatshow.com)

### VENICE BOAT SHOW

**31. Mai bis 4. Juni 2023**

Venedig allein ist schon eine Reise wert. Die Venice Boat Show könnte Ihre Städtereise noch attraktiver machen. Vor der Kulisse des historischen alten Marinearsenals werden besonders Liebhaber von Motoryachten auf Ihre Kosten kommen. Vom kleinen Elektroboot bis zur wunderschönen 80 Fuß Luxusyacht ist dort alles vertreten, natürlich auch Bavaria Yachts. Ein Besuch lohnt sich immer, allein schon wegen der tollen Bilder, die man vor der Kulisse des Markusplatzes schießen kann. [www.salononautico.venezia.it](http://www.salononautico.venezia.it)

### YACHTING FESTIVAL CANNES

**12. bis 17. September 2023**

Das Bekannteste an Cannes sind die Filmfestspiele, aber natürlich hat die Stadt an der Cote d'Azur noch viel mehr zu bieten. Ein Spaziergang auf der mondänen Croisette mit ihren edlen Boutiquen ist auch immer ein Erlebnis. Im September finden sich dann die Stars der Yachtszene zu ihrem Festival in Cannes ein. Die Segelyachten findet man in Port Canto und mit einem eigens für die Messe eingerichteten Shuttle-Service per Boot ist man schnell bei den Motoryachten im Vieux Port, dem alten Hafen im Zentrum der Stadt. Eine Messe, die man nicht verpassen sollte. [www.cannesyachtingfestival.com](http://www.cannesyachtingfestival.com)

### SOUTHAMPTON INTERNATIONAL BOAT SHOW

**15. bis 24. September 2023**

Der Süden Englands ist das Mekka des britischen Yachtsports. Der Solent ist ein ebenso berühmtes wie berühmtes Regattarevier,

Cowes auf der Isle of Wight muss nicht weiter vorgestellt werden und ist mit der Schnellfähre von Southampton gut zu erreichen und die Yachtliegeplätze am River Hamble sind fast unzählbar. Klar, dass die Southampton Boat Show dann der Treffpunkt aller Segler, Motorbootfahrer, Werften und Ausrüster ist. Und wie immer ist Bavaria Yachts mit vielen Modellen und allen Neuheiten am Mayflower Park vertreten.

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

### SALONE NAUTICO GENUA

**21. bis 26. September 2023**

Genua ist nicht nur ein beliebter Startpunkt für Kreuzfahrer, auch die größte Wassersportmesse Italiens lädt seine Besucher Ende September in die komplett neugestaltete Marina unweit der Altstadt ein. Über 100.000 Besucher kommen jedes Jahr, denn das Angebot an Segel- und Motoryachten ist groß. Für alle Bavaria Yachts Partner in Italien gehört der Salone Nautico Genua fest in das Messeprogramm.

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

---

## OUR BOAT-SHOW TIPS FOR 2023

*Yacht and boat shows actually take place all over the world throughout the year, ranging from the dealer's in-house exhibitions to the big, international boat shows in major cities. Bavaria Yachts is represented at over 50 of these through its worldwide dealer network. And combined with a few days' holiday before and after the fair, a visit to the boat show can be upgraded to a real city trip. Here are a few tips for 2023. You can also find dates and locations of international boat shows on our website, or simply ask your local Bavaria Yachts partner.*

### MIAMI INTERNATIONAL BOAT SHOW

**February 15 to 19, 2023**

Where better to look at yachts and boats than under the warm Florida sun. That's why the Miami International Boat Show is one of the fixed dates not only for American water sports fans, but also for many guests from Europe who travel to Florida especially for this great show.

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

### AUSTRIAN BOAT SHOW - BOOT TULLN

**March 2 to 5, 2023**

The trade fair city of Tulln on the banks of the Danube has been hosting Austria's boat show for 51 years. Around 50,000 visitors from Austria and abroad travel to Tulln every year to enjoy the show with its large range of products as well as the attractive location. Bavaria Yachts will of course also be there.

[www.messe-tulln.at](http://www.messe-tulln.at)

### HAMBURG ANCORA YACHTFESTIVAL

**May 12 to 14, 2023**

Hamburg Ancora Yachtfestival takes place in Neustadt on the Baltic Sea and has over the past decades become one of the most important floating boat shows in the north. Over 200 yachts

and boats are on display, along with more than 100 exhibitors of equipment and accessories. The well-known seaside resort of Timmendorfer Strand and the historic Hanseatic city of Lübeck are only a few kilometres from Neustadt.

[www.yachtfestival.de](http://www.yachtfestival.de)

### PALMA INTERNATIONAL BOAT SHOW

**April 27 to 30, 2023**

Mallorca is only a short flight away from almost any European airport. The Palma International Boat Show is the perfect reason for another short trip to the Balearics. In addition to the many exhibits and sailing and motor yachts between 30 and 60 feet, the many mega-yachts that can be viewed along the pier just below Palma Cathedral, are of course impressive. Clipper Marine Spain, our Bavaria Yachts partner in Spain, is looking forward to your visit.

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

### VENICE BOAT SHOW

**May 31 to June 4, 2023**

Venice alone is always worth a visit. The Venice Boat Show will make your city trip even more attractive. In the setting of the historic old naval arsenal, lovers of motor yachts in particular will get their money's worth. From small electric boats to beautiful 80-foot luxury yachts, everything is represented there, including Bavaria Yachts, of course. A visit is always worthwhile, if only for the great pictures you can take against the backdrop of St Mark's Square.

[www.salononautico.venezia.it](http://www.salononautico.venezia.it)

### YACHTING FESTIVAL CANNES

**September 12 to 17, 2023**

Cannes is famous for its film festival, but of course the city on the Cote d'Azur has much more to offer. A stroll along the fashionable Croisette with its elegant boutiques is always a special experience. In September, the stars of the yachting scene gather in Cannes for their festival. The sailing yachts can be found in Port Canto, and with a shuttle service by boat set up especially for the boat show, you can quickly reach the motor yachts in the Vieux Port, the old harbour in the centre of town. A show not to be missed.

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

### SOUTHAMPTON INTERNATIONAL BOAT SHOW

**September 15 to 24, 2023**

The south of England is the Mecca of international yachting. The Solent is an equally notorious and famous regatta area, Cowes on the Isle of Wight needs no further introduction and can easily be reached by the fast ferry from Southampton and the yacht moorings on the River Hamble are almost innumerable. It goes without saying that the Southampton Boat Show is always the meeting place for all sailors, powerboaters, boatyards and equipment suppliers. And as always, Bavaria Yachts is represented at the Mayflower Park with many models and all the latest innovations.

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

### SALONE NAUTICO GENOVA

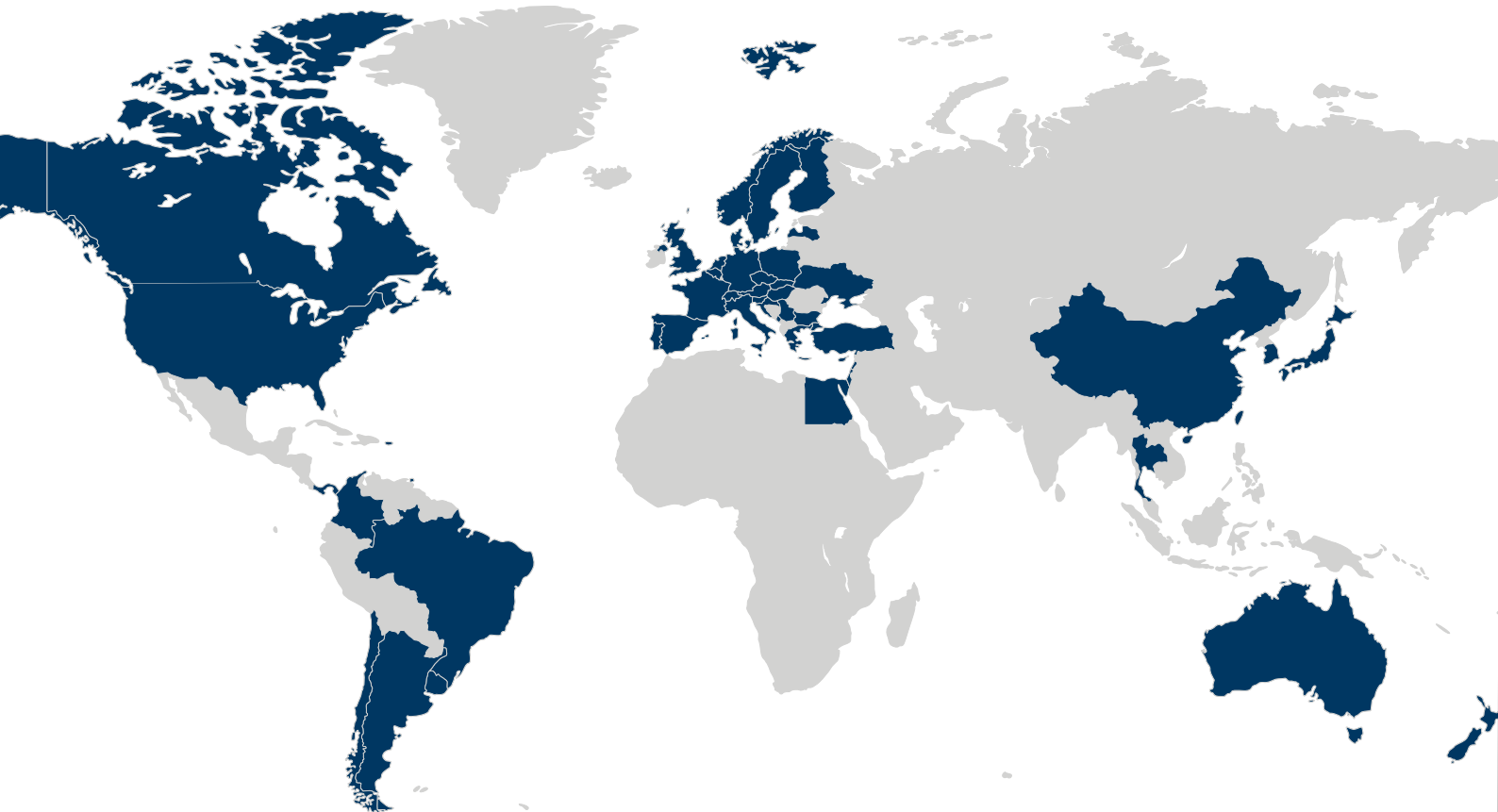
**September 21 to 26, 2023**

Genoa is not only a popular starting point for cruise ships. Italy's largest water sports fair also invites its visitors to the completely redesigned marina not far from the old town at the end of September. More than 100,000 visitors come every year, because of the wide range of sailing and motor yachts. For all Bavaria Yachts partners in Italy, the Salone Nautico Genova is a fixed date in the boat show calendar.

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

# 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  
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  
Tunesien

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





VISIT US AT  
**boot 2023**  
IN DUSSELDORF  
JANUARY 21-29

WORLD  
PREMIERE  
**BAVARIA  
SR33**



*Passion made*  
**BAVARIA  
SR36**

BAVARIA SR33   BAVARIA SR36   BAVARIA SR41



SCAN THE QR CODE TO BOOK YOUR  
APPOINTMENT FOR THE BOOT 2023 NOW!  
[www.bavariayachts.com/boot23-en](http://www.bavariayachts.com/boot23-en)





**Oliver**  
Vormann,  
Langballigau

**Sonja**  
DIY-Expertin und Spenderin,  
Herford



# WIR SIND SEENOTRETTNER

**JETZT SPENDEN** UND AUCH SEENOTRETTNER WERDEN AUF **SEENOTRETTNER.DE**

## 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 2022

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 does not form 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 2022



KIRIACOULIS MEDITERRANEAN  
Guaranteed charter management programs  
for 40 years, with Kiriacoulis

PURCHASE YOUR NEW BOAT

50% off

“...and sail with no worries and no extra charge  
from our 26 bases/7 countries”



Are you planning a project?  
Let's talk about it

**Kiriacoulis Group of Companies | Since 1980**

7, Alimou Ave., 174 55 Alimos, Athens, Greece

Tel.: (+30) 210 9886187, Fax: (+30) 210 9844529

email: [sales@kiriacoulis.com](mailto:sales@kiriacoulis.com) • [www.kiriacoulis.com](http://www.kiriacoulis.com)



» Exclusivity meets sportiness.  
Silver Line Design.



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