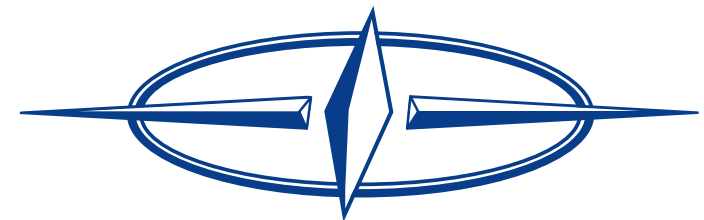


BAVARIA.
cruiser
SERIES



Hauptabmessungen

Gesamtlänge	9,76 m	Length overall
Länge Rumpf	9,49 m	Length hull
Länge Wasserlinie	8,32 m	Length waterline
Gesamtbreite	3,38 m	Beam overall
Tiefgang Standardkiel ca.	1,87 m	Draught standard keel, approx.
Leergewicht ca.	4.700 kg	Unladen weight, approx.
Ballast ca.	1.100 kg	Ballast, approx.
Motor Volvo-Penta	D1-20	Engine Volvo-Penta
	13,3 kW/18 PS/hp	
Treibstofftank ca.	90 l	Fuel tank, approx.
Wassertank ca.	155 l	Water tank, approx.
Kabinen	2	Cabins
Kojen	4	Berths
Stehhöhe im Salon, ca.	1,82 m	Height in salon, approx.

Main measurements

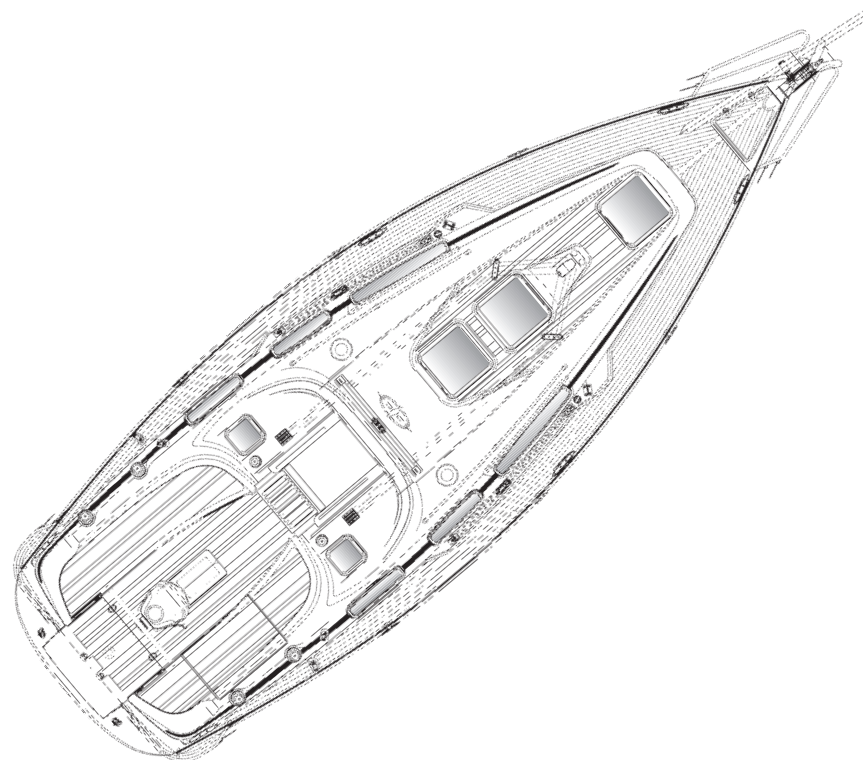
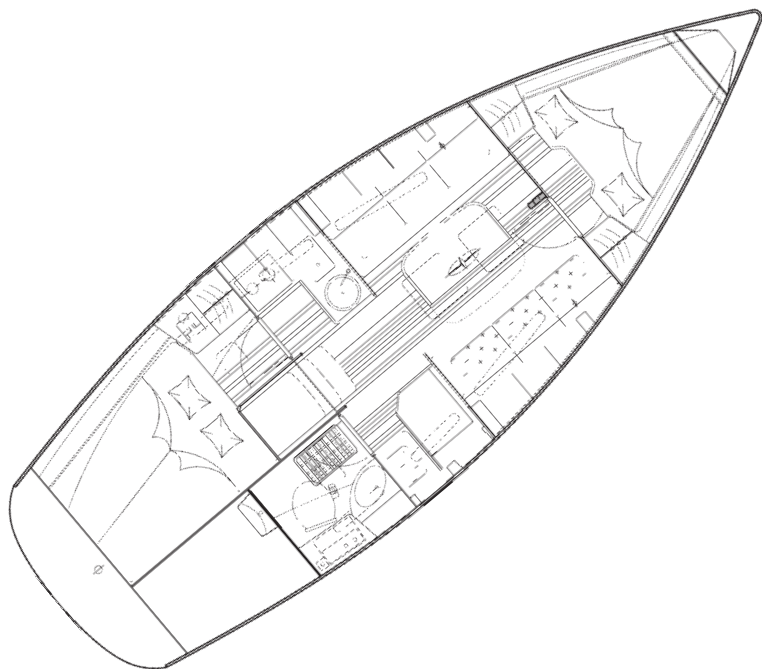
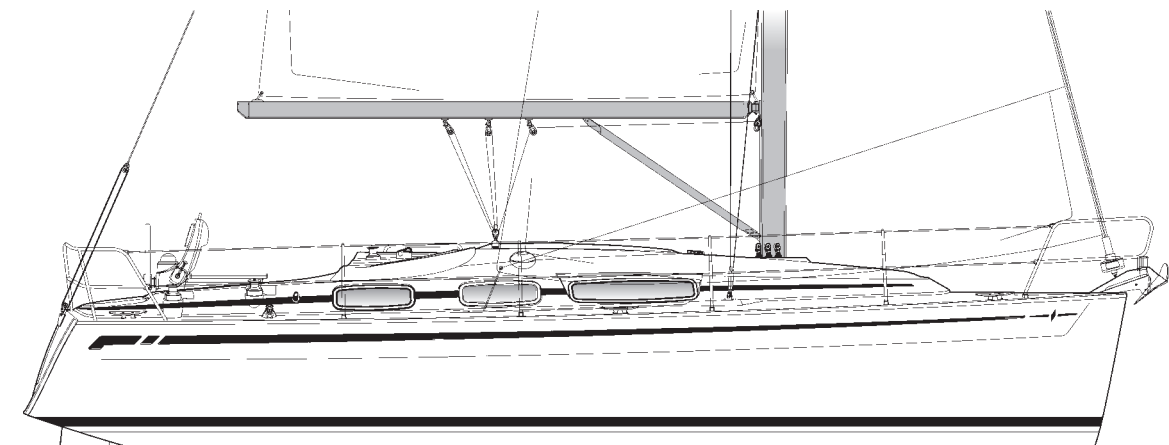
Length overall	9,76 m
Length hull	9,49 m
Length waterline	8,32 m
Beam overall	3,38 m
Draught standard keel, approx.	1,87 m
Unladen weight, approx.	4.700 kg
Ballast, approx.	1.100 kg
Engine Volvo-Penta	D1-20
	13,3 kW/18 PS/hp
Fuel tank, approx.	90 l
Water tank, approx.	155 l
Cabins	2
Berths	4
Height in salon, approx.	1,82 m

Segel und Rigg

Großsegel und Genua ca.	50,10 m ²	Main sail and Genoa, approx.
Masthöhe üb. Wasserlinie ca.	14,10 m	Height of mast above waterline

Sail and Rigging

Main sail and Genoa, approx.	50,10 m ²
Height of mast above waterline	14,10 m



BAVARIA
31cruiser

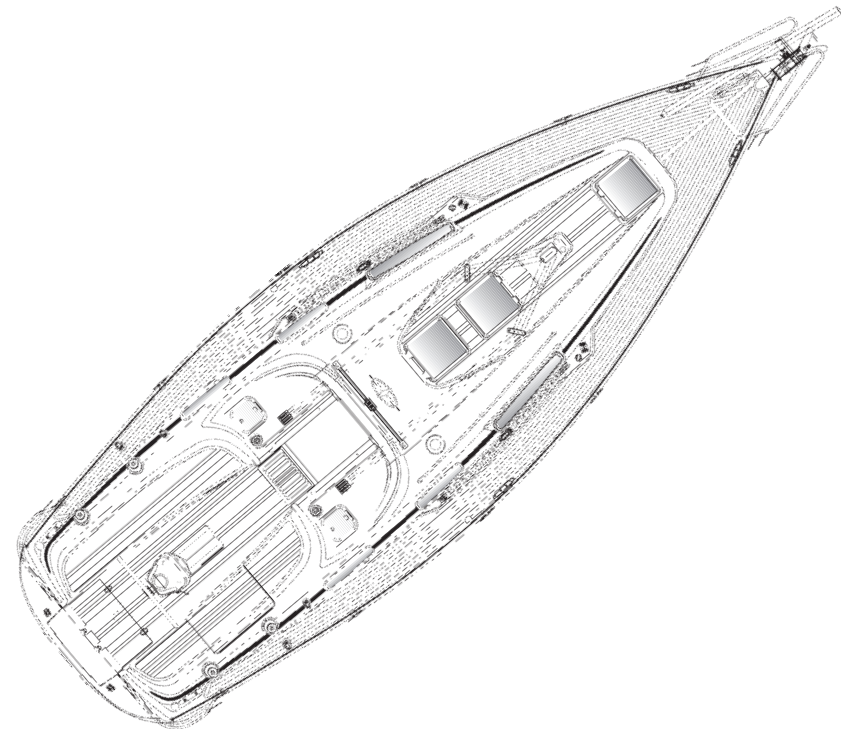
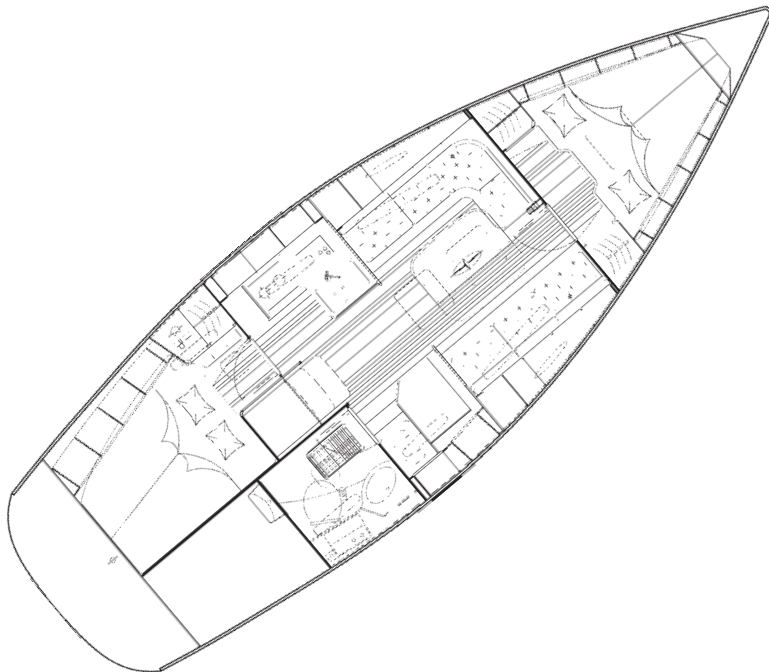
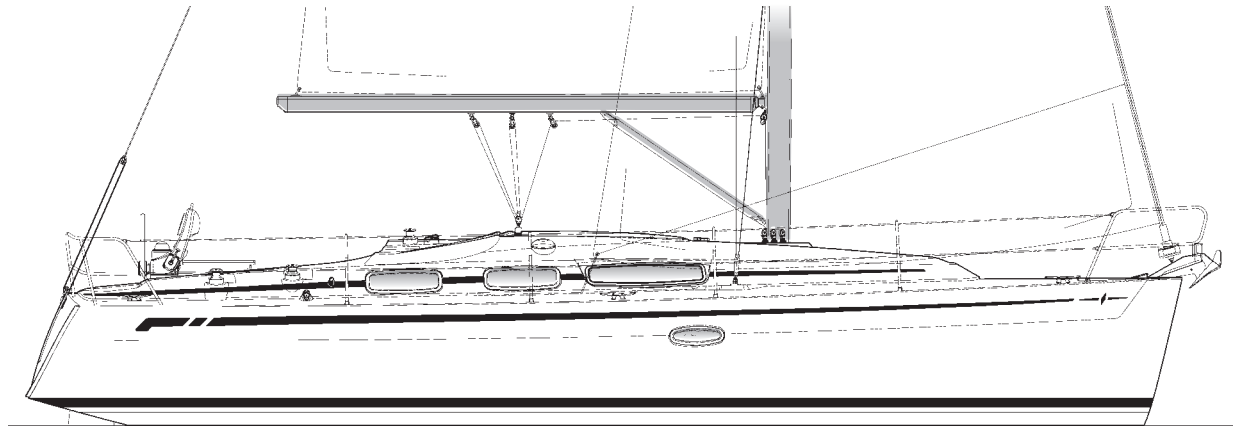


Hauptabmessungen

Gesamtlänge	10,71 m	Length overall
Länge Rumpf	10,45 m	Length hull
Länge Wasserlinie	9,20 m	Length waterline
Gesamtbreite	3,60 m	Beam overall
Tiefgang Standardkiel ca.	1,90 m	Draught standard keel, approx.
Leergewicht ca.	5.700 kg	Unladen weight, approx.
Ballast ca.	1.440 kg	Ballast, approx.
Motor Volvo-Penta	D1-20	Engine Volvo-Penta
	13,3 kW/18 PS/hp	
Treibstofftank ca.	150 l	Fuel tank, approx.
Wassertank ca.	210 l	Water tank, approx.
Kabinen	2	Cabins
Kojen	4	Berths
Stehhöhe im Salon, ca.	1,87 m	Height in salon, approx.

Segel und Rigg

Großsegel und Genua ca.	61,20 m ²	Main sail and Genoa, approx.
Masthöhe üb. Wasserlinie ca.	14,84 m	Height of mast above waterline

Main measurements**Sail and Rigging**

BAVARIA
34cruiser



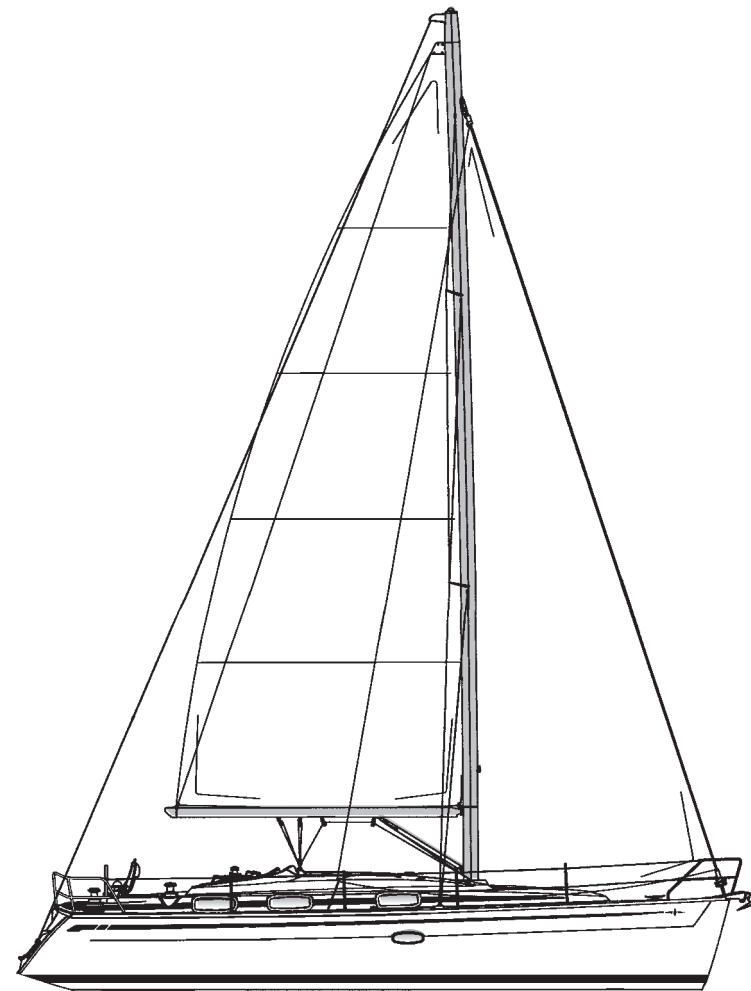
Hauptabmessungen

Gesamtlänge	11,35 m	Length overall
Länge Rumpf	11,20 m	Length hull
Länge Wasserlinie	9,82 m	Length waterline
Gesamtbreite	3,80 m	Beam overall
Tiefgang Standardkiel ca.	1,95 m	Draught standard keel, approx.
Leergewicht ca.	6.900 kg	Unladen weight, approx.
Ballast ca.	2.000 kg	Ballast, approx.
Motor Volvo-Penta	D1-30	Engine Volvo-Penta
	20,1 kW/27,3 PS/hp	
Treibstofftank ca.	150 l	Fuel tank, approx.
Wassertank ca.	210 l	Water tank, approx.
Kabinen / Kojen	2 / 4	Cabins / Berths
	oder/or	
Kabinen / Kojen	3 / 6	Cabins / Berths
Stehhöhe im Salon, ca.	1,97 m	Height in salon, approx.

Main measurements

Sail and Rigging

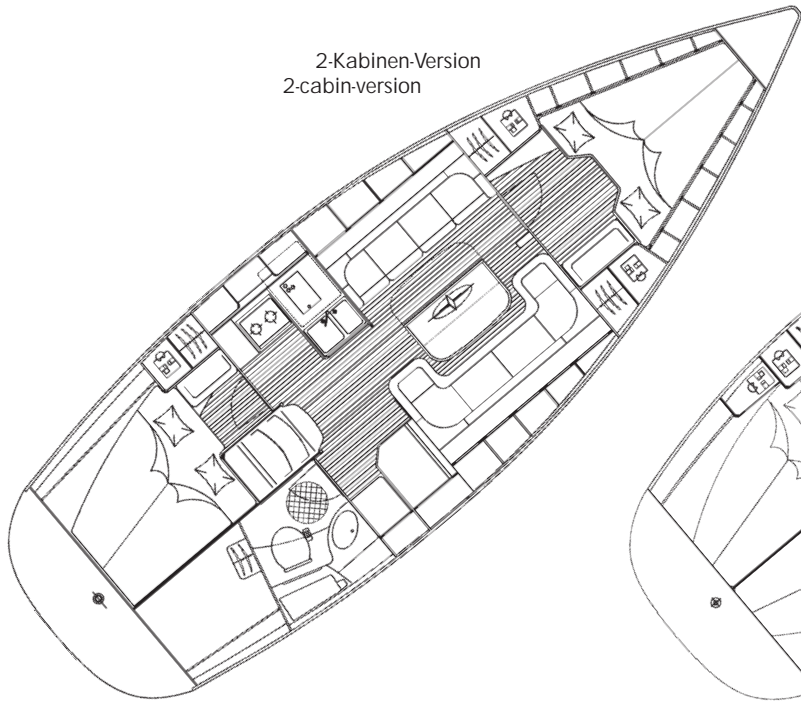
Großsegel und Genua ca.	67,40 m ²	Main sail and Genoa, approx.
Masthöhe üb. Wasserlinie ca.	15,45 m	Height of mast above waterline



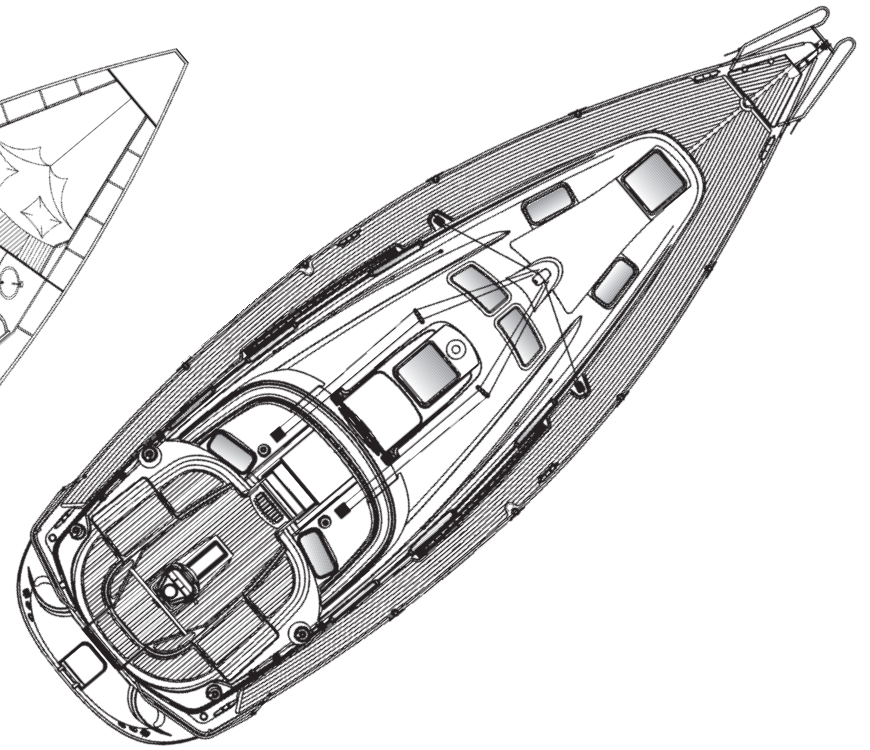
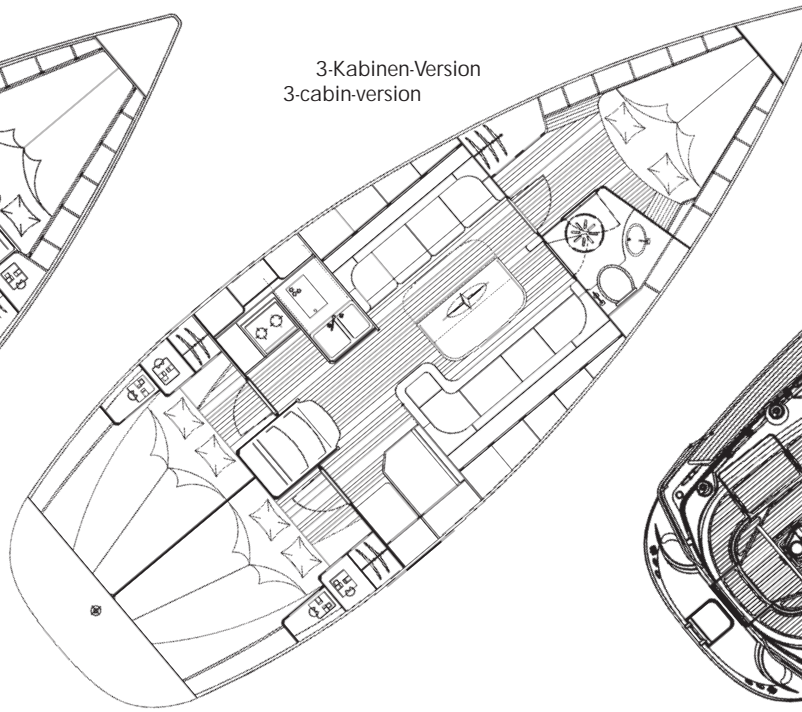
BAVARIA
37cruiser



2-Kabinen-Version
2-cabin-version



3-Kabinen-Version
3-cabin-version



BAVARIA
37cruiser



Hauptabmessungen

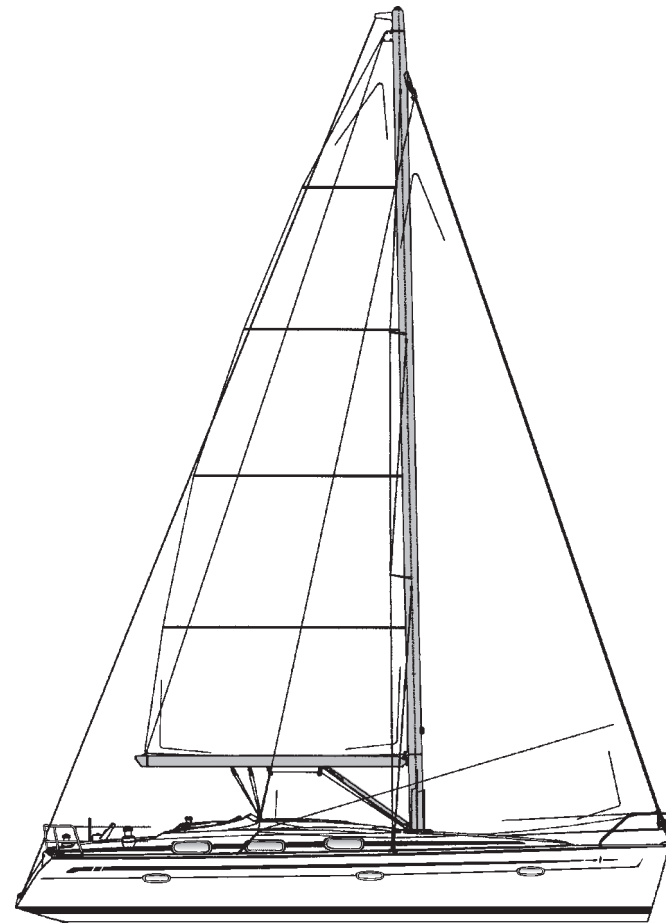
Gesamtlänge	12,14 m	Length overall
Länge Rumpf	11,93 m	Length hull
Länge Wasserlinie	10,71 m	Length waterline
Gesamtbreite	3,97 m	Beam overall
Tiefgang Standardkiel ca.	1,85 m	Draught standard keel, approx.
Leergewicht ca.	8.300 kg	Unladen weight, approx.
Ballast ca.	2.500 kg	Ballast, approx.
Motor Volvo-Penta	D1-30	Engine Volvo-Penta
	20,1 kW/27,3 PS/hp	
Treibstofftank ca.	210 l	Fuel tank, approx.
Wassertank ca.	360 l	Water tank, approx.
Kabinen	3	Cabins
Kojen	6	Berths
Stehhöhe im Salon, ca.	2,02 m	Height in salon, approx.

Main measurements

Segel und Rigg

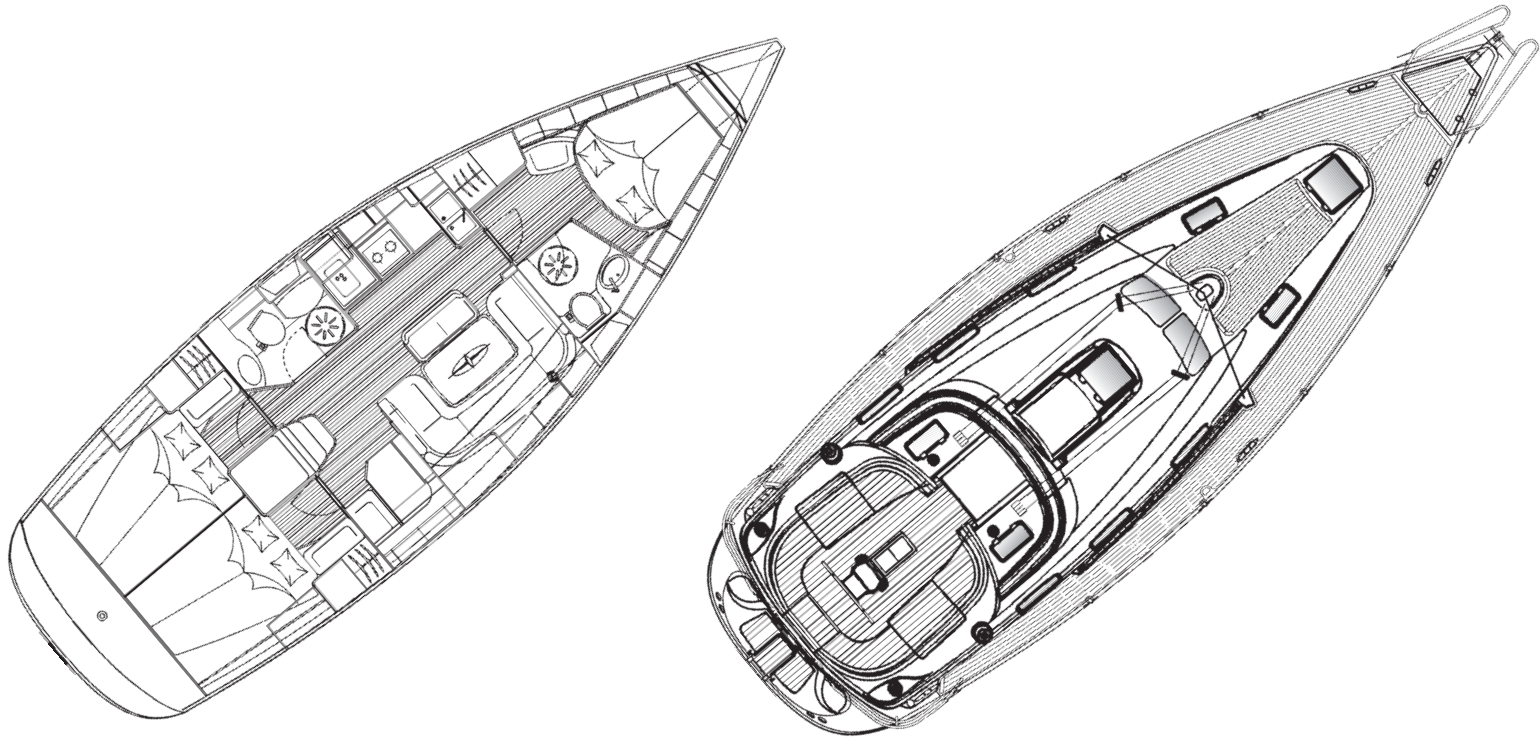
Großsegel und Genua ca.	82,70 m ²	Main sail and Genoa, approx.
Masthöhe üb. Wasserlinie ca.	17,45 m	Height of mast above waterline

Sail and Rigging



BAVARIA
39cruiser





BAVARIA
39cruiser



Hauptabmessungen

Gesamtlänge	12,99 m	Length overall
Länge Rumpf	12,83 m	Length hull
Länge Wasserlinie	11,40 m	Length waterline
Gesamtbreite	3,99 m	Beam overall
Tiefgang Standardkiel ca.	1,80 m	Draught standard keel, approx.
Leergewicht ca.	9.200 kg	Unladen weight, approx.
Ballast ca.	3.000 kg	Ballast, approx.
Motor Volvo-Penta	D2-40	Engine Volvo-Penta
	27,9 kW/38 PS/hp	
Treibstofftank ca.	210 l	Fuel tank, approx.
Wassertank ca.	360 l	Water tank, approx.
Kabinen	3	Cabins
Kojen	6	Berths
Stehhöhe im Salon, ca.	2,00 m	Height in salon, approx.

Main measurements

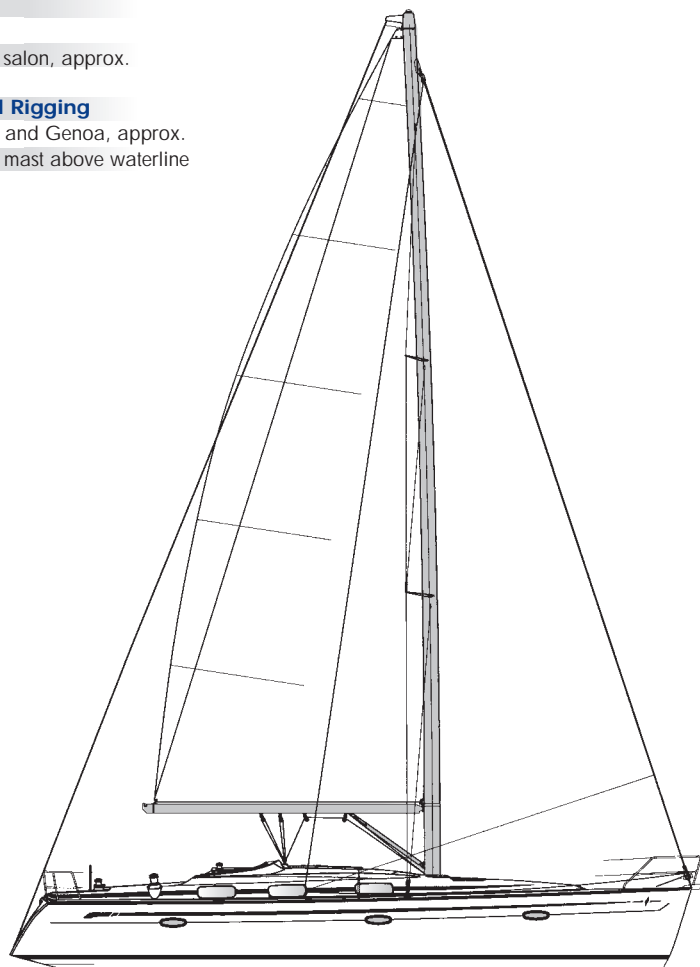
Length overall	12,99 m
Length hull	12,83 m
Length waterline	11,40 m
Beam overall	3,99 m
Draught standard keel, approx.	1,80 m
Unladen weight, approx.	9.200 kg
Ballast, approx.	3.000 kg
Engine Volvo-Penta	D2-40
	27,9 kW/38 PS/hp
Fuel tank, approx.	210 l
Water tank, approx.	360 l
Cabins	3
Berths	6
Height in salon, approx.	2,00 m

Segel und Rigg

Großsegel und Genua ca.	92,90 m ²	Main sail and Genoa, approx.
Masthöhe üb. Wasserlinie ca.	17,90 m	Height of mast above waterline

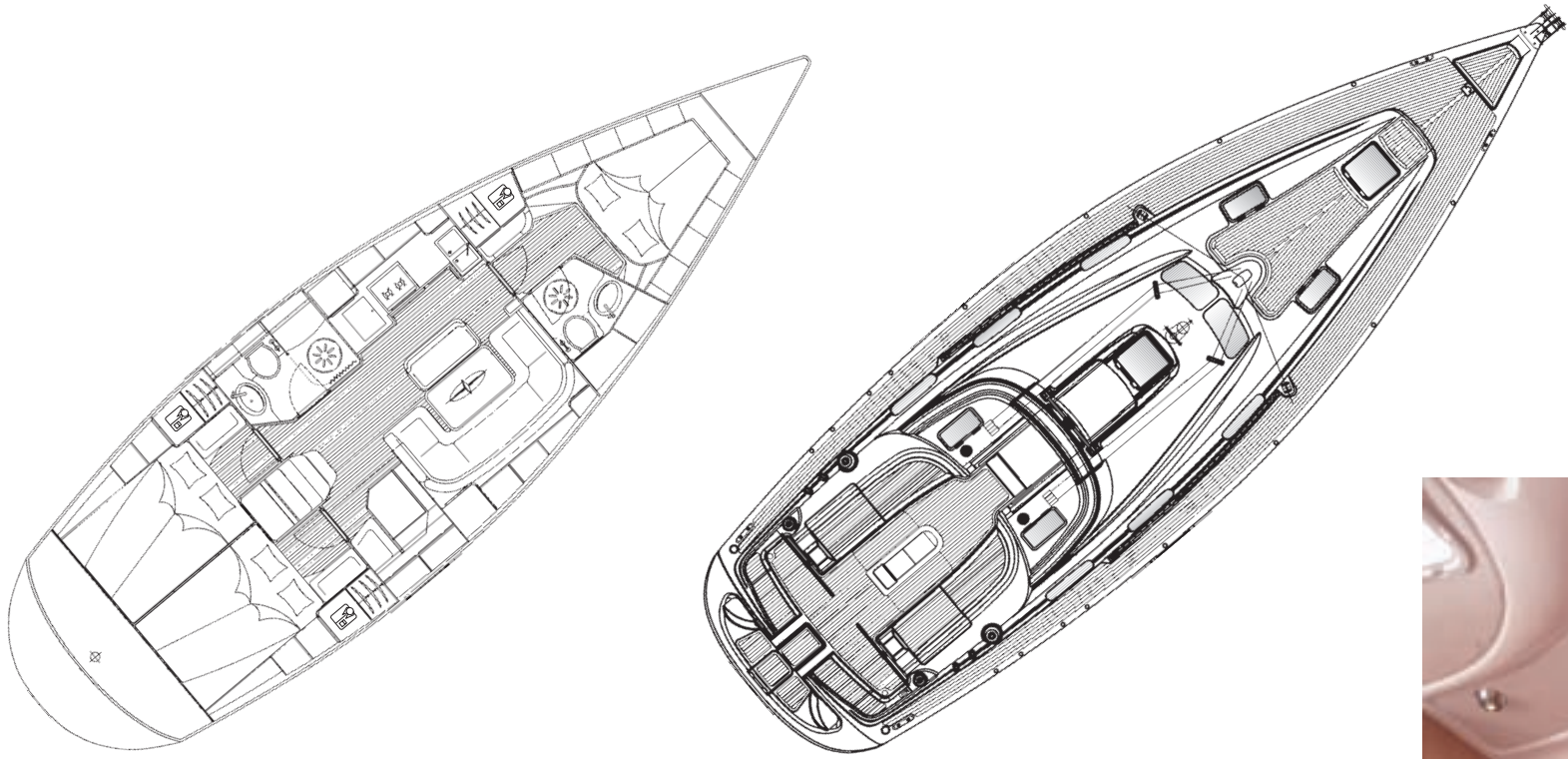
Sail and Rigging

Main sail and Genoa, approx.	92,90 m ²
Height of mast above waterline	17,90 m



BAVARIA
42cruiser





BAVARIA
42cruiser



Hauptabmessungen

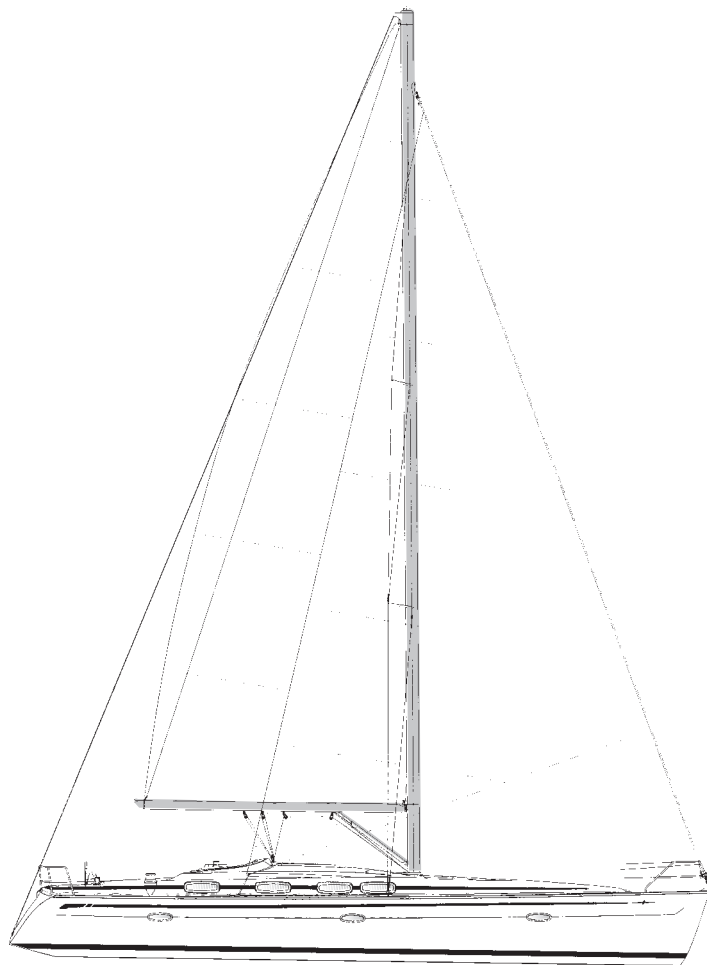
Gesamtlänge	14,40 m	Length overall
Länge Rumpf	13,99 m	Length hull
Länge Wasserlinie	12,20 m	Length waterline
Gesamtbreite	4,35 m	Beam overall
Tiefgang Standardkiel ca.	1,85 m	Draught standard keel, approx.
Leergewicht ca.	11.000 kg	Unladen weight, approx.
Ballast ca.	3.300 kg	Ballast, approx.
Motor Volvo-Penta	D2-55	Engine Volvo-Penta
	39 kW/53 PS/hp	
Treibstofftank ca.	210 l	Fuel tank, approx.
Wassertank ca.	460 l	Water tank, approx.
Kabinen / Kojen	3 / 6	Cabins /Berths
	oder/or	
Kabinen / Kojen	4 / 8	Cabins /Berths
Stehhöhe im Salon, ca.	2,01 m	Height in salon, approx.

Segel und Rigg

Großsegel und Genua ca.	114,80 m ²	Main sail and Genoa, approx.
Masthöhe üb. Wasserlinie ca.	19,20 m	Height of mast above waterline

Main measurements

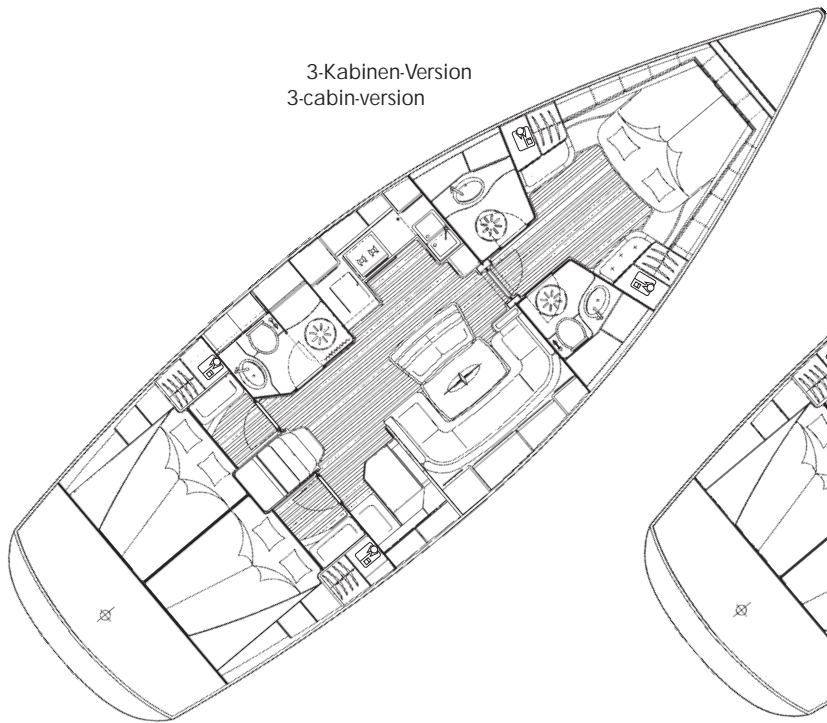
Sail and Rigging



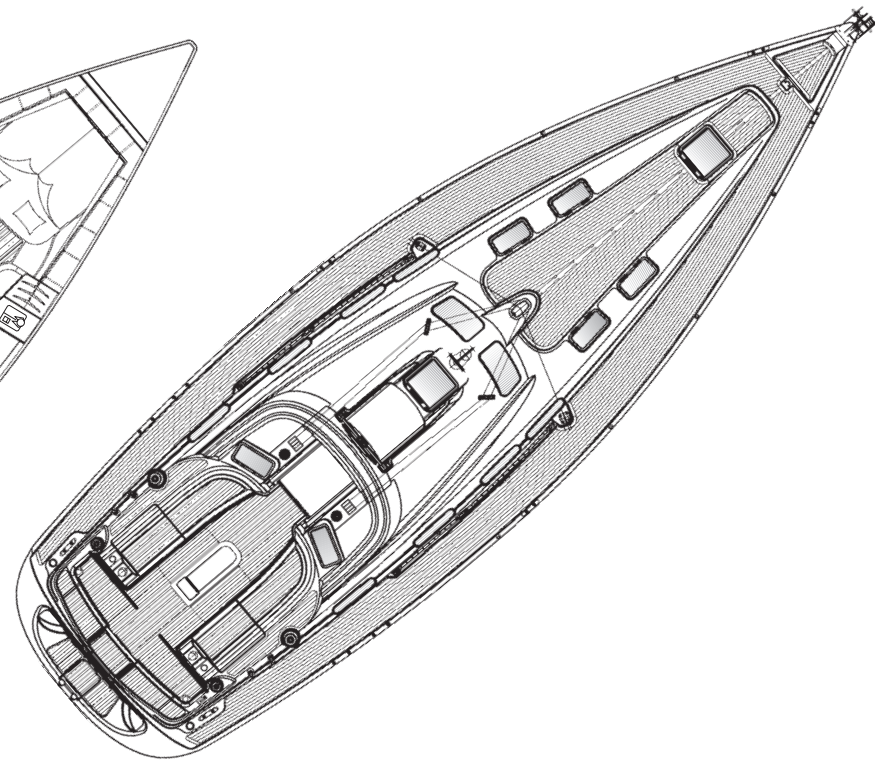
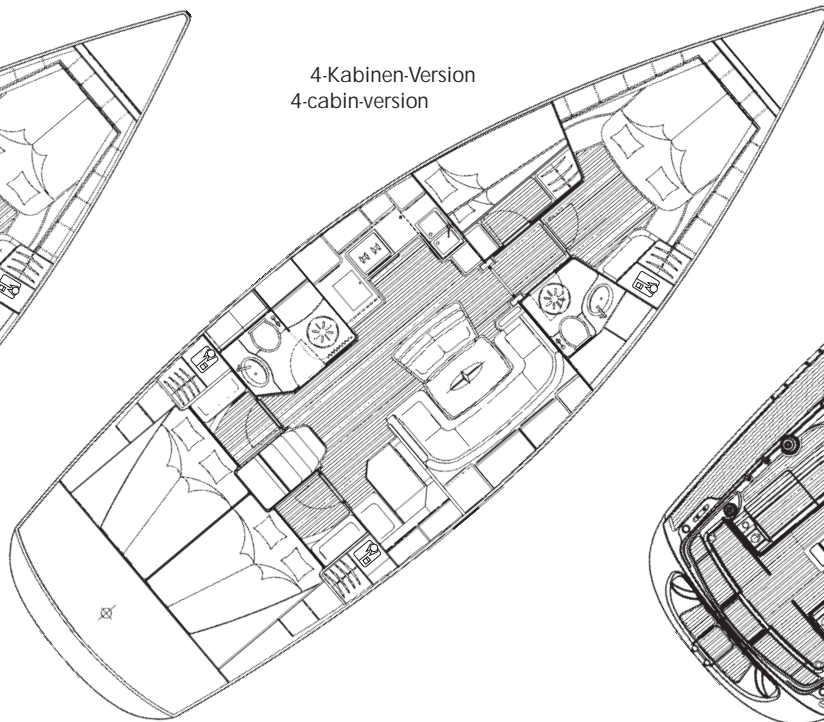
BAVARIA
46cruiser



3-Kabinen-Version
3-cabin-version



4-Kabinen-Version
4-cabin-version



BAVARIA
46cruiser



Hauptabmessungen

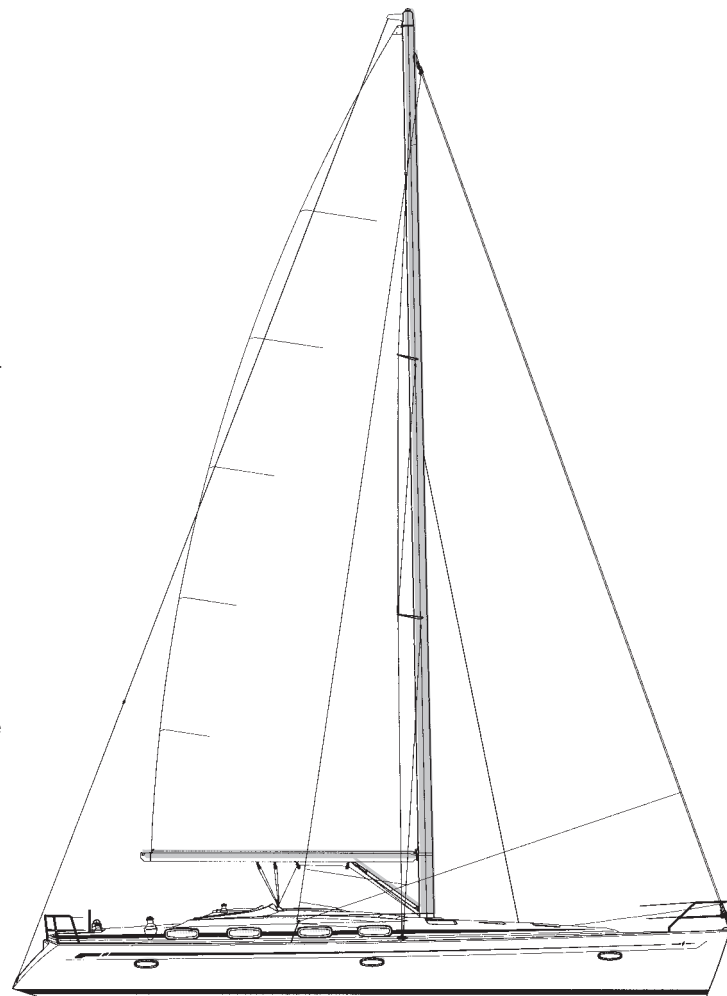
Gesamtlänge	15,40 m	Length overall
Länge Rumpf	14,99 m	Length hull
Länge Wasserlinie	13,45 m	Length waterline
Gesamtbreite	4,49 m	Beam overall
Tiefgang Standardkiel ca.	1,85 m	Draught standard keel, approx.
Leergewicht ca.	12.600 kg	Unladen weight, approx.
Ballast ca.	4.200 kg	Ballast, approx.
Motor Volvo-Penta	D2-75	Engine Volvo-Penta
	53 kW/72 PS/hp	
Treibstofftank ca.	320 l	Fuel tank, approx.
Wassertank ca.	790 l	Water tank, approx.
Kabinen / Kojen	4 / 8	Cabins / Berths
	oder/or	
Kabinen / Kojen	5 / 10	Cabins / Berths
Stehhöhe im Salon, ca.	2,05 m	Height in salon, approx.

Segel und Rigg

Großsegel und Genua ca.	127,40 m ²	Main sail and Genoa, approx.
Masthöhe üb. Wasserlinie ca.	20,55 m	Height of mast above waterline

Main measurements

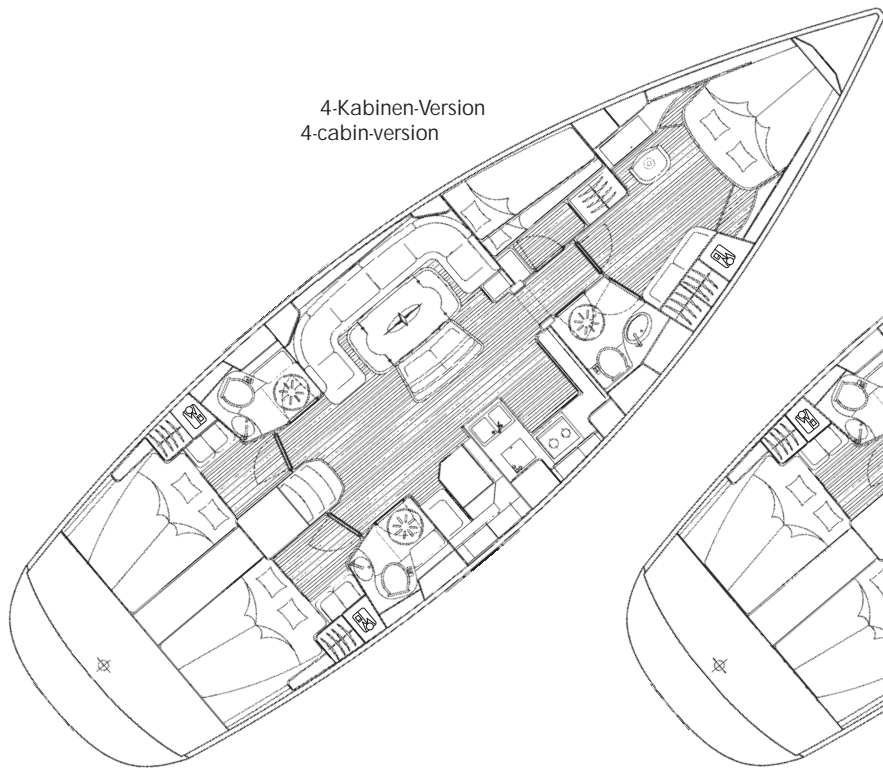
Sail and Rigging



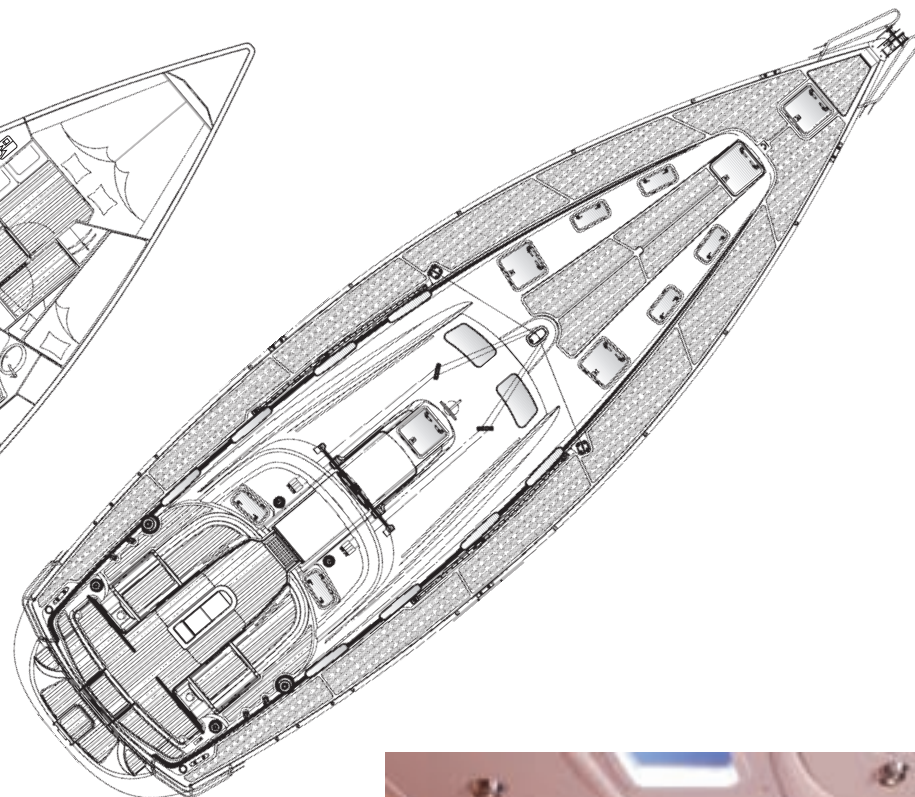
BAVARIA
50cruiser



4-Kabinen-Version
4-cabin-version



5-Kabinen-Version
5-cabin-version



BAVARIA
50cruiser

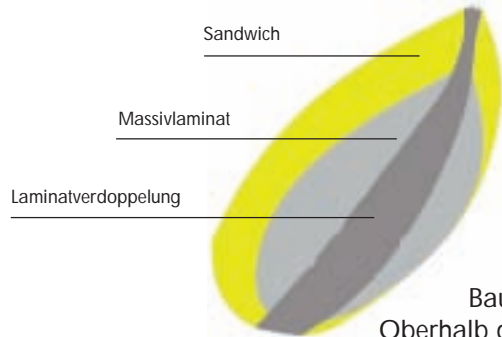


Laminat und Stringer – Das Rückgrat einer erstklassigen Bavaria-Segelyacht

Unsere Laminierhallen ermöglichen eine beispiellose, qualitätsgesicherte und rationelle Fertigung von Rumpfen und Decks. Formen durchlaufen einen festgelegten Fertigungskreis. Klimatisierte Laminierräume mit permanenter Luftfeuchtigkeits- und Temperaturüberwachung garantieren einen konstanten Laminierprozess.

Auftragsbezogen zugeschnittene Glasfaserplatten garantieren einen spezifikationsgetreuen Laminataufbau.

Alle GFK-Produkte und Formen werden in einer klimatisierten Halle gelagert. Dies dient der Langlebigkeit von Formen, einer gleichmäßigen Aushärtung, und somit der Qualität der Bootskörper. Die äußerste Lage des Laminataufbaus nach dem Gelcoat wird als



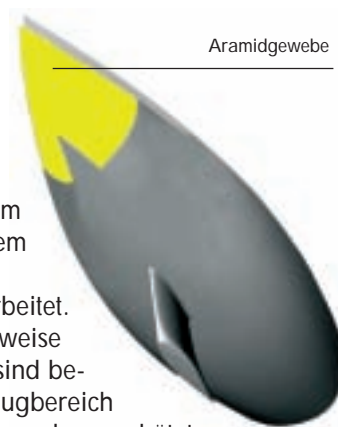
Kombination von Isophthalsäureharz und pulvergebundenen Matten eingelegt. Diese Vorgehensweise steht für eine effektive Wassersperre und als Schutz vor Osmose. Durch Überlappung im Kielbereich ist die Laminatstärke gegenüber den Bauvorschriften teilweise verdoppelt.

Oberhalb der Wasserlinie und im Deck wird ein Sandwichlaminat mit PU-Schaumkern verwendet.

Die Schaumfestigkeit und die richtigen Materialeigenschaften sind von unabhängigen Zertifizierern bestätigt.

Der Schaumkern dient zur Isolierung, Dämmung und Verstärkung von Rumpf und Deck. Im Laminat ist neben konventionellem Glasgewebe auch sogenanntes Multiaxial-Rowinggewebe verarbeitet. Um Kollisionsschäden, beispielsweise durch Treibgut, zu minimieren, sind besonders gefährdete Partien im Bugbereich mit schlaghemmendem Aramidgewebe geschützt.

Zur Aushärtung werden die Formen mit den laminierten Decks bzw. Rumpfen in die Temperkammern transportiert. Wrangen und Stringer werden bei Bavaria grundsätzlich anlaminiert.



VA-Rahmen zur Erhöhung der Festigkeit in jeder Bodengruppe

verstärkte und anlaminierte Bodenwrangen

Möbelfertigung

Bei Bavaria werden alle Möbelteile durch CNC-Anlagen passgenau vorgefertigt. Fräsungen, Bohrungen und Nuten werden millimetergenau angebracht. Alle Holzteile erhalten in einer automatischen Lackierstraße einen gleichmäßigen, mehrschichtigen Lackauftrag mit 2-Komponenten-Lack und zusätzlicher UV-Trocknung. Möbelmodule sind so fertigungs- und servicegerecht konzipiert, dass die Rumpf-/Deckverbindung an jeder Stelle zugänglich ist.

Deckbearbeitung

Nicht nur die Möbelfertigung wird bei Bavaria durch CNC-Maschinen mit mehrfachem, automatischem Werkzeugwechsel ausgeführt. Diese Philosophie findet man auch bei der Montagevorbereitung der Decks wieder.

Vor der Beschlag- und Lukenmontage an Deck müssen grundsätzlich Fräsungen und Bohrungen ausgeführt werden. Um diese Arbeiten automatisieren zu können, hat Bavaria bereits vor Jahren eine CNC-Anlage entwickeln lassen, die in der Yacht- und Bootsbaubranche bis dato weltweit einmalig ist.



Das Deckslayout jedes Yachttyps und die Lochbilder für Serien- und Sonderausrüstung werden mittels CAD/CAM gespeichert. Hierzu bedarf es hunderter von Einzeloperationen, die bereits in der Entwicklungsphase einer Yacht festgelegt und dann optimiert werden. Ziel dieser Automatisierung war und ist die Erlangung von konstant hoher Qualität mit gleichzeitiger Produktivitätsverbesserung. Für die spätere Dichtigkeit ist die maßgenaue Ausführung der Decksöffnungen ausschlaggebend.

Bandfertigung – Produktion statt Werkstatt

Bavaria fertigt die Yachten an Montagebändern. Rumpf und Deck werden durch ein Schienentransportsystem an den einzelnen Montagestationen vorbeigeführt. Die eigentliche Bandfertigung unserer Yachten beginnt jedoch bereits im Montagebereich der Decksbeschlüge. Beschlüge, Luken und Winden werden komplett montiert, die spätere „Hochzeit“ von Rumpf und Deck wird vorbereitet. Parallel dazu werden die entsprechenden Rümpfe an den Montagebändern ausgebaut. Auf Grund unterschiedlicher Durchlaufzeiten werden kleine und große Yachten auf verschiedenen Bändern gefertigt. Der Bandablauf ist bis ins kleinste Detail geplant und in übersichtliche Montageumfänge gegliedert.

Qualität und Stückzahl

Die Mitarbeiter der einzelnen Montagestationen erlangen durch Spezialisierung auf begrenzte Arbeitsabläufe eine hohe Lernkurve bis zur maximal reproduzierbaren Qualität und Produktivität. Interne Qualitätsaudits belegen eindeutig, dass sich die Fertigung von hohen Stückzahlen positiv auf die Qualität auswirkt. Es gibt also einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Stückzahl und Qualität. Dies ist eigentlich auch logisch. Gleichartige Tätigkeiten, wiederholt ausgeführt, gehen letztendlich leichter von der Hand. Gelegentlich oder selten ausgeführte Arbeiten erfordern einen höheren Zeitaufwand und bergen - rein statistisch gesehen - ein höheres Fehlerpotential.

Diese Erkenntnis zählt, bei so einem komplexen Produkt wie einer Yacht, ganz besonders.

Verkauf, Service und Garantieabwicklung vor Ort

Das Vertriebssystem der Bavaria Yachtbau GmbH ist so organisiert, dass der Ansprechpartner für den Kunden vor Ort immer ein qualifizierter Händler sein muss. Dies gilt für den Verkauf, den Kundendienst und die Durchführung möglicher Gewährleistungsansprüche. Bei der Auswahl ihrer Partner legt die Werft großen Wert auf Fachkompetenz, das Vorhandensein einer guten Infrastruktur, die Durchführung oder Organisation von Kundendienst- und Gewährleistungsarbeiten, die Lage des Betriebes und eine solide Finanzkraft.

Alle Bavaria Yachten verlassen die Werft erst nach einer ausführlichen Endkontrolle – zusätzlich zu der in die Fertigungskette verankerten Qualitätssicherung. Bavaria Yachtbau GmbH - eines der erfolgreichsten und größten Yachtbauunternehmen Europas - hat in langjähriger und intensiver Zusammenarbeit mit den renommiertesten europäischen Yacht-Design-Büros eine Produktlinie entwickelt, die sich durch grundsolide und wertbeständige Yachten auszeichnet.

Innovation, die konsequente Umsetzung modernster Fertigungsmethoden, der Einsatz computerunterstützter Großfertigungsanlagen und hohe handwerkliche Fertigkeiten ermöglichen die Herstellung unserer Yachten zu einem vergleichsweise günstigen Preis. Ein Wettbewerbsvorteil, den Bavaria ohne Einschränkung an seine Kunden weitergibt.

Mehr als 3500 Yachten verlassen jährlich die Werft - gebaut von ca. 650 Mitarbeitern - in einer der weltweit modernsten Serienfertigungsanlagen für Segelyachten und Motorboote.

Ein weltweites Netz kompetenter Vertriebspartner garantiert für professionelle Auslieferung und professionellen Service vor Ort. Unsere Händler stehen in direktem und engen Kontakt mit den Eignern unserer Yachten.

Bavaria Yachten sind seit 1978 das Synonym für Segelyachten mit einem hervorragenden Preis-Leistungsverhältnis und dies gilt seit dem Jahr 2000 auch für Motorboote.

*Bavaria Yachtbau
Richtungweisend, im Zeichen der Kompassnadel*

Produktionsablauf und Materialeinsatz

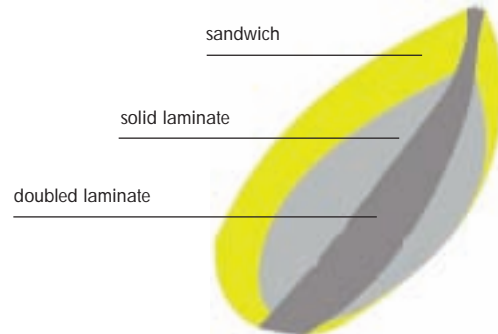


Laminate and stringers are the backbone of a first class Bavaria sailing yacht

Our lamination halls make possible an unprecedented, quality assured and rationalised production of hulls and decks. Moulds pass a standard production cycle.

Air-conditioned lamination halls with permanent humidity and temperature control guarantee a consistent lamination process.

Hardener volumes are automatically added by so-called applicators. Chopped strand mats cut for the specific order guarantee a lamination structure according to its specification. This provides the durability of the shapes, a steady curing and therefore the quality of the ship body. After the gelcoat has been applied, the outerlayer of the laminate structure is put in as a conjunction of isophthalic acid resin and powderbond chopped strand mats. This procedure ensures an effective water sealing as well as protecting against osmosis. The laminate strength of the construction requirements is partially doubled by overlapping in the keel area.



Above waterline and in the deck a sandwich laminate with PUR-foam core is used. The foam stability and the right material features are confirmed by independent certification agencies. The foam core provides the insulation and reinforcement of hull and deck.

Besides conventional glass mats, there is multiaxial roving fabrics used in the laminate, too.

In order to minimize collision damages, for example by flotsam, endangered areas in the bow are protected by aramid fabric with impact strength.

For the cure-time the moulds with the laminated decks and hulls are transported into the tempering hall. Floor timber and stringers are basically glassed in at Bavaria.

For the cure-time the moulds with the laminated decks and hulls are transported into the tempering hall. Floor timber and stringers are basically glassed in at Bavaria.

For the cure-time the moulds with the laminated decks and hulls are transported into the tempering hall. Floor timber and stringers are basically glassed in at Bavaria.



stainless steel frame to increase the stability in each stringer grid

reinforced and glass in floor timbers

Furniture production

At Bavaria Yachtbau furniture parts are pre-produced to exact specifications by CNC systems. Millings, drilling and groove tasks are carried out precisely. All wooden parts are given a uniform multi-layered varnish in an automated varnishing line with a 2-component varnish and additional UV drying. Furniture modules are designed for easy production and service so that the hull/deck joint is accessible from every position.

Deck production

It is not just the furniture production that is executed by CNC machines with multi-fold retooling at Bavaria. This philosophy can also be found within the preparation of the deck installations.

Basically the millings and drillings have to be executed prior to the installation of all fittings and hatches. In order to automate these tasks, some years ago Bavaria developed a CNC-device which is unique in the shipbuilding industry.



The deck layout of each yacht type, as well as the hole pattern for series and extra equipment, are stored via CAD/CAM. For this, some hundred of single operations are necessary. These are already laid down in the period of the yacht development and are optimized afterwards. The aim of this automating was to reach a consistently high quality and production improvement at the same time. For the later tightness, the precise arrangement of the deck openings is crucial.

Conveyor assembly- production instead of workshop

Bavaria produces yachts by means of assembly lines. Hulls and decks are transferred by a rail transport system to the specific assembly station.

The actual conveyor production of our yachts already starts with the installation of the deck fittings. Deck fittings, hatches and winches are fully mounted and the later "wedding" of hull and deck is prepared.

Parallel to this, corresponding hulls are fitted on the assembly line. The procedure on the line is scheduled down to the smallest detail and divided into assembly volumes that can be surveyed.

Quality and number of units

By specialisation for limited processes, the manual workers at each production station stay on a high learning curve to achieve the maximum reproducible quality and productivity.

Internal quality audits clearly show that the production of a high number of units results in good quality.

In fact this is logical.

Similar activities, repeatedly carried out, can be done more quickly.

Tasks which are occasionally or seldom practised are more time-consuming and statistically have a higher failure rate.

This knowledge particularly applies to a product as complex as a yacht.

Sale, service and guarantee performance

The distribution system of Bavaria Yachtbau GmbH is organized in such a way that the customer's contact partner on the spot must always be a qualified dealer.

This applies to sale, as well as after-sales service and processing of possible guarantee claims.

On selecting their partners, the yard's attention is focused on domain competence, the presence of a good infrastructure, the execution of after-sales service and guarantee work, the location of the operation itself and a sound financial situation.

All Bavaria Yachts leave the yard only after a detailed final quality control, in addition to the quality assurance inherent in the production chain.

One of the top-ranking and biggest yacht builders in Europe, Bavaria Yachtbau GmbH has developed a line of yachts that stand out for their solid and lasting value. This is the result of many years of intensive cooperation between Bavaria and the most renowned yacht-design firms in Europe.

Innovation, modern manufacturing methods, computer-aided manufacturing processes and highly skilled craftsmen all enable our yachts to be produced comparatively inexpensively. Bavaria Yachts is thus able to pass this competitive advantage directly on to its customers.

Every year more than 3.500 yachts leave the yard, built by approximately 650 employees in one of the most modern series production facilities for sailing yachts and motorboats in the world.

Our worldwide network of competent sales partners guarantees professional delivery and high quality service. Our dealers are in direct and close contact with the owners of our yachts.

Since 1978 Bavaria Yachts has been synonymous for sailing yachts that have an outstanding price/performance relation and since the year 2000 this also counts for motorboats.

*Bavaria Yachtbau
Trailblazing on all points of the compass*

Production process and material employment



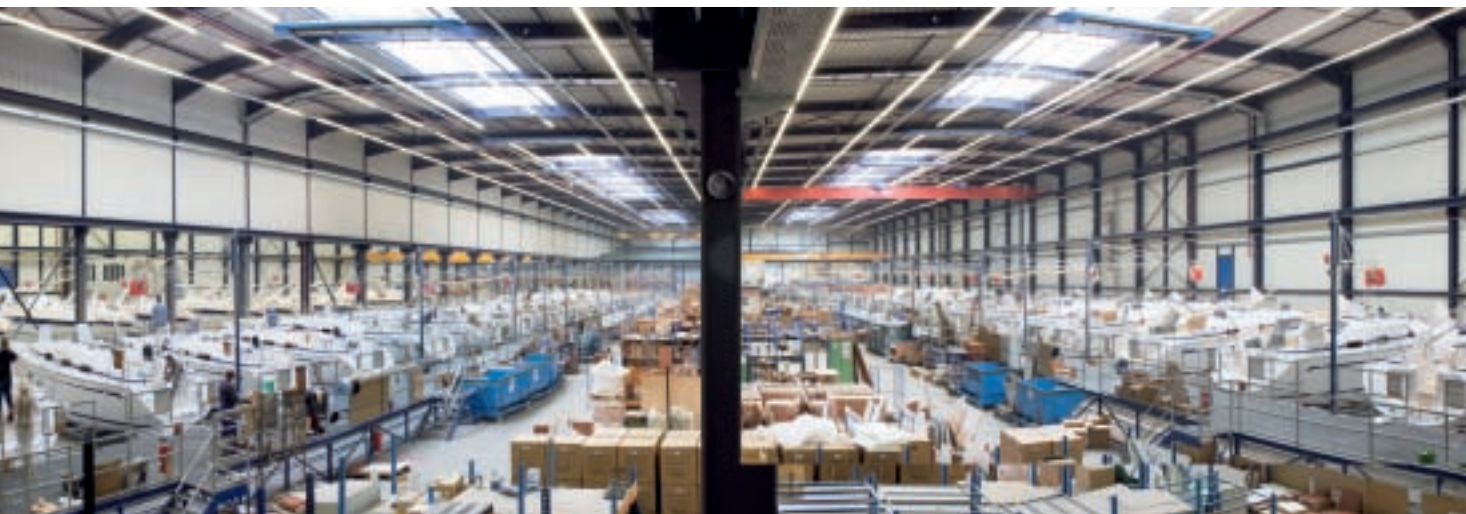
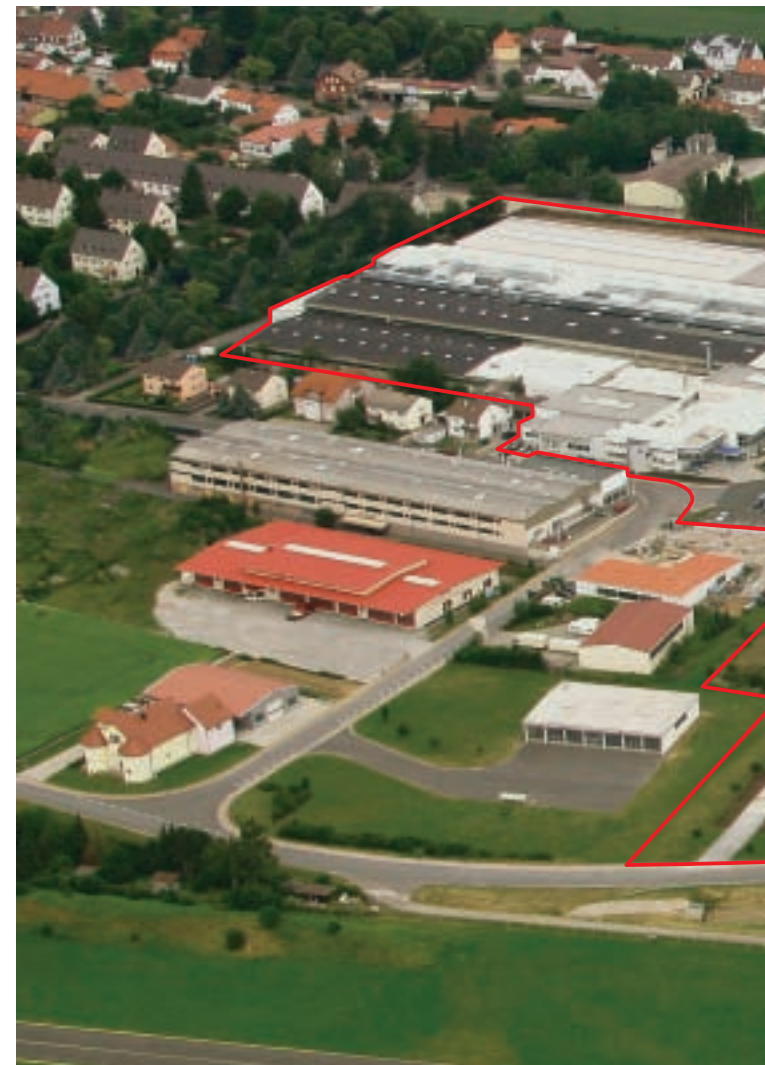


Die abgebildeten Yachten wurden mit diversen Extras ausgerüstet. Maße, Gewichte und Betriebsverhalten eines jeden von BAVARIA hergestellten Yachttyps sind nach Konstruktionszeichnungen gerechnet und müssen mit der tatsächlichen Ausführung nicht übereinstimmen.

Ein Gleiches gilt für die Angaben über Segelflächen und Ausrüstung, Farbgebung und für die schriftlichen und bildlichen Inhalte von Werbeschriften und Verkaufsprospekten, welche zusammengenommen nur der Erläuterung und werblichen Anpreisung unserer Erzeugnisse dienen, ohne damit eine werbe- und/oder abbildgetreue Lieferverpflichtung von BAVARIA zu begründen. BAVARIA setzt bei Design und Konstruktion, der von ihr hergestellten und vertriebenen Yachten, die Seaway Group d.o.o. / J & J Design als Entwickler ein.

The illustrated yachts are equipped with several extras. Dimensions, weights and actual performance of every yacht type produced by BAVARIA are calculated according to design drawings and must not necessarily coincide with the actual product.

The same applies to data referring to sail area fittings, colour schemes, and to the content in text and pictures of advertising literature and sales leaflets, which altogether only serve to explain and advertise our products, without obliging BAVARIA to deliver goods which conform to the text or illustrations.

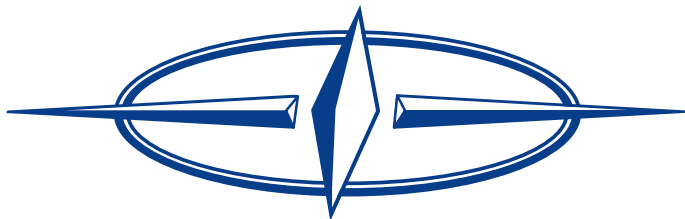


BAVARIA YACHTBAU Die Werft – The Yard





Powered by
**VOLVO
PENTA**



BAVARIA YACHTBAU GmbH

D - 97232 Giebelstadt – Bavariastr. 1 – Phone +49 (0) 93 34 / 94 2-0 – Fax +49 (0) 93 34 / 94 2-116
e-mail: info@bavaria-yachtbau.com – <http://www.bavaria-yachtbau.com>

05/07 – team-nestmeier@t-online.de