

Zeilplan en indeling van de Bavaria 410 Lagoon. Lengte over alles, 12,80 m, lengte waterlijn 10,20 m, breedte 3,96 m, diepgang 1,85 met standaardkiel en 1,50 m met vleugelkiel, waterverplaatsing 8500 kg, waarvan 3200 kg ballast. Maximaal zeiloppervlak aan de wind 90,50 m². Voor de mechanische voortstuwing zorgt een Volvo Penta 2003 driecilinder diesel met saildrive. Prijs ongeveer f 325.000,- in deze uitvoering.

drijvend voorwerp, past deze werf net als Jeanneau en Dehler ook Kevlar toe, maar alleen in het voorschip dat werkelijk gevaar loopt. Volgens Michiel Kohl moet je alleen versterkingen aanbrengen op plekken waar dat nodig is. Daarmee wijkt Bavaria duidelijk af van de genoemde werven. Uniek is het gebruik van koolstofvezel op de wrangen in het vlak, deze vezels moeten voorkomen dat het vlak tijdens het aan de grond lopen vervormt, waardoor de betimmering los zou kunnen raken. De wrangen en de motorfundatie maken deel uit van een groot vormstuk dat later op het vlak in de romp wordt gelijmd.

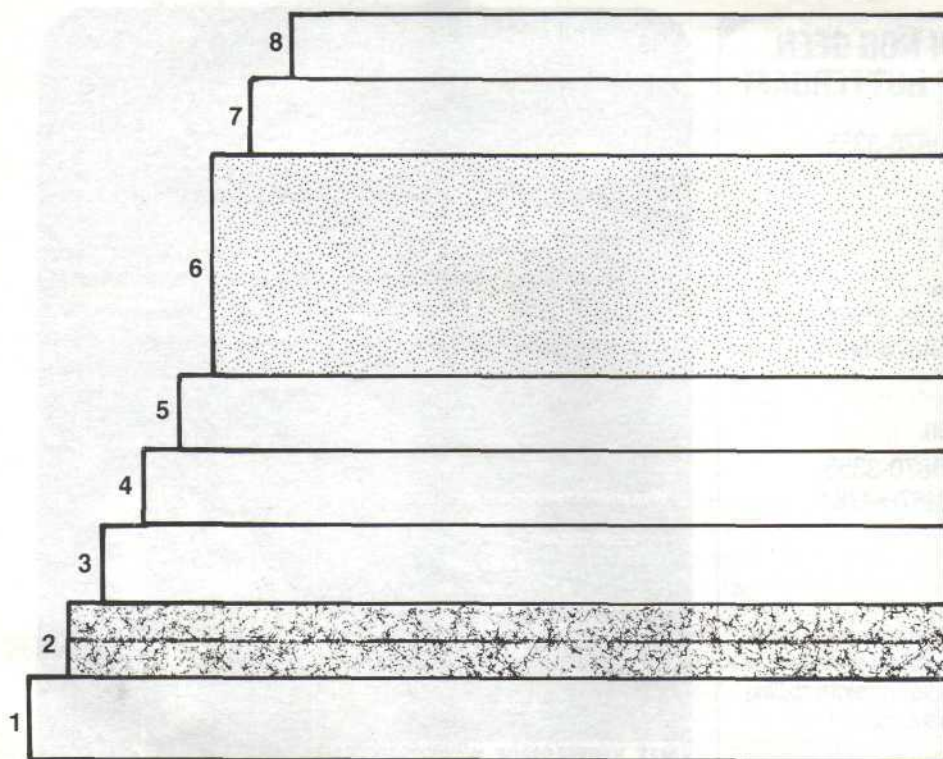
Of een dergelijke bouwwijze werkelijk zo sterk is als de werf beweert, hebben onze Duitse collega's van het blad Yacht gestest. Op de Oostzee hebben redacteurs van dit blad een Bavaria 320 met zeven knopen snelheid twee keer letterlijk op de rotsen gezet. Eerst met de kiel en daarna met het voorschip. Met die zelfde snelheid zijn ook aanvaringen geensceneerd met een drijvende boomstam en een drijvend halfvol olievat. Na grondige inspectie bleek er niets aan het schip te mankeren uitgezonderd krassen in de gelcoat. De kielconstructie was niet gedelamineerd en ook aan de bevestiging van de betimmering was niets te zien. Michiel Kohl: 'Mijn angst voor deze test bestond niet uit beschadigingen of delaminatie van de romp en kielconstructie, maar of de mast overeind zou blijven staan. Op de video, die Yacht van deze test heeft gemaakt, kun ook je zien hoe de mast naar voren kwam en even kronkelde, maar gelukkig wel bleef staan.'

De dekrompverbinding van de schepen is niet zoals gewoonlijk afgelamineerd. Die verbinding wordt gemaakt door bouten en moeren. Tussen de flens van de romp en het dek zit voor een waterdichte afdichting een speciale band van de fabrikant 3M. Volgens de werf staat GL het lamineren van deze verbinding niet toe, omdat het werken met glas en hars in een gesloten schip nooit goed kan gebeuren. De werknemers moeten immers in een ongemakkelijke positie werken.

Mahonie interieurs en teakdekken

Voor de klassiek aandoende interieurs past de werf alleen mahoniefineer en massief mahonie lijsten toe, geen teak of moderne witgelakte materialen. Hiermee beantwoordt de werf aan de smaak van veel Duitse klanten. De interieur ontwerpen zelf zijn wel aangepast aan de moderne 'trends' met U- of L-vormige zitgedeelten in de kajuit, dubbele kooien onder de kuip en langsscheepse kombuizen. De afwerking van de 410 ziet er zeer verzorgd en netjes uit. Met de teakdekken die de werf op ieder schip aanbrengt, zijn in het verleden problemen geweest door loslaten en werken. De kant en klare dekken van multilex platen met zes mm teakfineer werden voorheen alleen gelijmd met Sikaflex. Deze kit/lijm bleek niet voldoende te hechten. Bij de nieuwe schepen horen deze problemen tot het verleden, want de dekken worden nu gelijmd en geschroefd.

Tekst: Hans Martens en Rob Koenen.
Foto's: Bertel Kolthof, Leo Scheffer.



Uit deze lagen bestaat de romp van een 410.

1. Gelcoat, een zogeheten isofthaalzure NPG type van goede kwaliteit.
2. Twee lagen mat van 300 gram per m² met isofthaalzure polyesterhars. Deze hars vormt met de dunne mat een goede blokkade tegen water, waardoor osmose niet makkelijk zal optreden.
3. Glasmat van 450 gram met orthofthaalzure hars. Dit

- is een normale produktiehars.
- 4 en 5. Glasweefsel van 600 gram gecombineerd met mat van 300 gram met ortho-hars.
6. PVC-schuim als kernmateriaal gebed in polyester lijm.
- 7 en 8. Glasweefsel van 600 gram gecombineerd met glasmat van 300 gram met ortho-hars.