

# Glitsch und weg...

---

**Das war unser Autor Hans Mühlbauer beim ersten Proberitt auf der nagelneuen „B/one“ von Bavaria. Der spritzige Daysailer überzeugt mit seinem variablen Konzept.**



Das Thermometer zeigt 25 Grad, der Windmesser 4, in Böen 5 Beaufort – Kaiserwetter also, um Bavarias neues Nesthäkchen bei ihrer Weltpremiere am Bodensee vor Langenargen auszuprobieren. Gleich neben der Regattabahn des Match-Race Germany, bei dem die Weltelite der Match-Race-Segler um Sieg und Preisgeld kämpft, rasen wir mit satten 13 Knoten Speed an den Cracks vorbei! Am ausgefahrenen Rüssel vor dem Bug macht der Genacker mächtig Dampf und die Crew jubelt im Glitsch. Auch auf der nachfolgenden Kreuz zeigt der Speedometer noch beachtliche 8 Knoten. Mit 11 Quadratmeter-Fock und das 21 qm Großsegel ist das Boot kräftig „motorisiert“.

Speed macht der vom Bruce Farr Designbüro gezeichnete 23-Füßer dank seines geringen Gewichtes von nur gut einer Tonne, seinem T-Hubkiel, und dem effektiv gearbeiteten Ruderblatt. Die üppigen Segelflächen dienen als kraftvoller Motor, der von einer 4-köpfigen Regattacrew im Zaum zu halten ist. Der Heckabriss der Strömung ohne sichtbare Verwirbelungen passt zum stimmigen Konzept. Als Vorlage für das Boot standen die Farr 400 und auch die Volvo Open 70 Pate – in der Tat ist die B/one den derzeit wohl heißesten Segelgeräten quasi als Bonsaiversion nachempfunden.



Das Rigg ist betont einfach gehalten: Der Mast steht direkt an Deck, gehalten von Ober- und Unterwanten, mit einem Salingspaar, Achterstag oder gar Backstagen sind nicht nötig. Somit kann ein im Topbereich weit ausgestelltes Großsegel am knapp 11 Meter hohen Mast gefahren werden. Winschen sucht man an Bord vergeblich. Dafür ist die Großschot 6-fach untersetzt und somit gut beherrschbar, und auch die Power der Rollfock ist durch einen Block am Schothorn des Vorsegels halbiert. Der ebenfalls als Talje ausgeführte Kicker lässt einen feinen Trimm des Segelbauches zu und dient als wirkungsvolles Gaspedal, denn auf einen Traveller wurde bewusst verzichtet. Am ausfahrbaren Bugsprit wird wahlweise ein kleinerer Cruising-Genacker, oder auch die 46 qm große Regattablase gefahren, die jeweils aus dem Niedergang heraus gesetzt und geborgen wird – ein Spinnakerbaum ist nicht nötig. Alle Fallen und Strecker werden vom Cockpit aus bedient.

Rumpf und Deck bestehen aus GFK-Volllaminat. Die Bodengruppe mit dem Kielkasten wird direkt am Rumpf anlamiert und soll die Konstruktion sehr steif machen.

Im riesigen Cockpit hat eine 4-köpfige Regattacrew genügend Bewegungsfreiheit an ihrem Arbeitsplatz und breite Gurte an der Reling zum angenehmen Ausreiten. Unter Deck ist das Schiff komplett leer – keine Innenverkleidung oder anderweitige Einrichtung sorgt für zusätzliches Gewicht. Aber: Für gemütliche Törns lässt sich das Boot mit bis zu 4 Kojen aufrüsten, mit Kühlbox, Bord-WC und Cockpitzelt zum Campingboot zum Wasserwandern optimieren, um nur 10 Minuten später die nur eingesteckte Einrichtung ausgebaut und das Boot ausgeräumt und wieder leicht gemacht an der Regatta-Startlinie zu haben.

Zum Verladen auf den Trailer wird der Hubkiel an einem Rohrgestell von 1,65 m Tiefgang auf nur noch 40 cm hochgekurbelt und einfach festgestellt. Auch das Ruderblatt kann im Hafen und auf dem Hänger hochgezogen werden. Die Rumpfbreite von 2,5 Metern erlaubt normalen Trailertransport.



Beim Testsegeln zeigt sich die B/one als sportliches Spaßgerät, das guten Gewichtstrimm für volle Leistung benötigt, das aber bei Steuerfehlern gutmütig genug reagiert, um nicht gleich Sonnenschüsse oder Patenthalsen zu produzieren – eine Jolle mit Kiel! Schnell schon springt das Boot an, beschleunigt zügig, um dann in Gleitfahrt überzugehen.

Projektleiter Peter Meyer zufolge soll die B/one gleichsam spritziges Regattaboot für Ein-, Um- und Aufsteiger aus der Jollenszene segeln und dabei auch noch familientauglich für die Wochenendtour sein. Leichte Trailerbarkeit und ein Einstiegspreis von knapp unter 30.000 Euro incl. MwSt. sollen hohe Verkaufszahlen und somit große Regattafelder erzeugen. Der Komplettpreis inklusive sämtlicher Regattaoptionen liegt bei 33.000 Euro. Dank des strikten One-Designs, der Einheitsklasse, ist keine teure Materialschlacht möglich – einzig das Können der Crews verhilft auf das Siegertreppchen.

Wer der Idee von Bavaria folgt und die B/one nicht nur als Regattaboot, sondern auch als Tourenyacht mit bescheidenem Camping-Komfort nutzen möchte, der wird sich wohl eine Reffmöglichkeit für das Großsegel wünschen, um statt ständig auf Segel- und Gewichtstrimm zu achten auch Muße für gemütliches Cruisen zu haben (aber will das wirklich jemand, der das „bone“ segelt?! „Beinhart“ würde Werner das „bone“ = die B/one titulieren, wenn er denn Segler wäre...).

„Unser Ziel ist mit der B/one die weltweit größte Einheitsklasse bei Kielbooten zu etablieren,“ so Peter Meyer im Gespräch mit Hans Mühlbauer.



Und das könnte sogar was werden, denn dank seines konkurrenzlosen Preises, dem einfachen Handling, dem puristischen Design und der einfachen Transportierbarkeit könnte das Boot seinen Konkurrenten davonziehen. Daysailer dieser Größenordnung, mit coolem Design und vielen schicken Ausstattungsdetails gibt es eine ganze Reihe auf dem Markt. Sie sollen dem Geschäftsmann nach Feierabend die eine oder andere Solosegler-Entspannungsrunde gönnen, der Familie den lockeren Wochenendtörn, und der Regattacrew viel Spaß auf der Bahn. Die Mitbewerber, Melges und Co., die alle ebenfalls für jeden Segelspaß zu haben sind, kosten aber mehr Geld.

Und so ist die B/one, das „bone“, ein Boot , das beinhart für Aufmerksamkeit sorgen wird.

[www.sail-b1.com](http://www.sail-b1.com)

Hans Mühlbauer

---

