



DOORDACHT CONCEPT

Met de E40 koos de Duitse Bavaria-werf voor een volledig nieuw concept: een vlotte waterverplaatser met een bijzonder design van het Nederlandse ontwerp bureau Vripack. Opvallende kenmerken zijn de vernieuwende positie van de stuurstand, de efficiënte rompvorm en de slimme indeling met 20 procent meer volume in het schip. Motorboot maakte een testvaart met de E40 tijdens de door Bavaria georganiseerde 'Europese zomertoer'. Dit gebeurde noodgedwongen op de elektromotor...

EDWIN DE VELD



1 De Bavaria E40 is een vlotte en opvallend strak vormgegeven waterverplaatser. 2 De stuurstand - met op deze foto Bavaria-productmanager Fabio Marcellino aan het roer, is fenomenaal.

Bij Bavaria wist men precies wat men wilde met de E40. Het moest vooral een innovatieve boot worden, met veel aandacht voor efficiency. De werf wilde onder meer een relatief bescheiden motorisering en een zo klein mogelijke hekgolf. Verder moesten het schoonhouden en het onderhoud zo simpel mogelijk zijn. En tot slot werd er nog gezocht naar de beste balans tussen het aantal opvarenden en de leef- en opberg ruimte. Doordat men de laatste jaren bepaald niet heeft stil gezeten bij de werf, konden ook diverse bestaande Bavaria-systemen worden geïntegreerd, simpelweg omdat die zich in het verleden al hadden bewezen. Fabio Marcellino, productmanager bij Bavaria, is al met al buitengewoon trots op wat er tot stand is gebracht. "Het resultaat heeft onze verwachtingen overtroffen", zegt hij. "De E40 is een bijzondere aanvulling op ons programma."

STRAK

De Bavaria E40 springt er direct uit als we het haventerrein van Jansma Jacht in Sneek oprijden. Het strak vormgegeven schip oogt modern; het stuurhuis heeft rondom glas en daardoor lijkt het dak bijna te zweven. Verder zien we een vrij hoge romp met een rechte neus. Het gemakkelijkst betreed je de Bavaria via het neerklapbare zwemplatform. Na een paar treden sta je dan op het 8 m² grote achterdek. Rondom zijn daar ruime zitplaatsen, met eronder bergruim-

tes en een tafel. Doordat het doorlopende stuurhuisdak een groot deel van het achterdek overkapt, voelt het er beschut. De route naar het voordek gaat buiten de banken om. Er zijn voldoende mogelijkheden om je vast te houden en de zeereling is hoog genoeg. Op het testschip is deze reling met draden worden uitgevoerd. Bij volgende schepen is de zeereling volledig van rvs-buizen. Dan is er nóg wat meer houvast.

WOW-MOMENT

Vanaf het achterdek kom je gelijkvloers in het stuurhuis. En daar volgt even een wow-moment: wat een bijzondere ruimte! Het stuurhuis wordt gedomineerd door licht van alle kanten. Er zijn grote ramen rondom met weinig stijlen en in het dak zijn nog eens zes ramen gemaakt, waarvan er vier open kunnen. Ook de stahoogte van 2,30 meter draagt bij aan het gevoel van ruimte. Opvallend is de positie van de stuurstand: midden achterin het stuurhuis. De verhoogde bank achter de stuurstand biedt royaal plaats aan drie personen en het uitzicht is er fenomenaal. Voor de stuurstand is een U-vormige dinette geplaatst, die tevens dienst kan doen als extra slaapplek voor twee personen. Ook vanaf de dinette is een prima uitzicht naar buiten. Je zit er dichtbij de aan bakboord gesitueerde kombuis, die ruim is uitgevoerd en van alle gemakken is voorzien. Verzonken achter



3 De E40 heeft een schitterende stuursalon. 4 Kombuis. 5 De hut voorin, die - afhankelijk van de gekozen indeling - fungeert als eigenaars- of als gastenhut. 6 Doordachte indeling. De boot (zie de tekeningen op de pagina rechts) is naar keuze leverbaar met twee of drie hutten.



BAVARIA E40

Afmetingen

L x B x D	12,29 x 4,20 x 1,10 m
Kruiphoogte	3,40 m
Stahoogte minimaal	2,05 m

Casco

Waternverplaatsing	10.500 kg
Materiaal	Polyester
Rompvorm	Rechte neus, rondspant met lange kiel
CE-markering	B (8 personen)

Tanks

Diesel	270 l
Drinkwater	420 l
Vuilwater	120 l

Voortstuwing

Standaard motorisering	Volvo penta D2 dieselmotor, 75 pk diesel
Optionele motorisering	Volvo Penta D4, 300 pk Beide varianten zijn leverbaar met Hybrid-pakket
Testschip	Volvo Penta D3, 150 pk, met Hybrid-pakket
Boegschroef	optioneel, 100 kgf

Elektrische installatie

Boordnet	12/230 V
Accu's	AGM startaccu voor de motor(en) 3 x 140 Ah service-accu

Accommodatie

Indeling	achterdek, stuurhuis met kombuis, twee of drie hutten
----------	---

Prestaties

Topsnelheid	10,0 knopen (met 75 pk dieselmotor)
Kruissnelheid	7,6 knopen (met 75 pk dieselmotor)
Geluid	Stationair bij stuurstand 57 dBa Bij kruissnelheid bij stuurstand 65 dBa Vol vermogen bij stuurstand 73 dBa (gegevens volgens opgave Bavaria)

Prijzen

Vanaf prijs	€ 240.790,- incl. btw
Prijs testschip	€ 383.426,- incl. btw
Belangrijkste extra's	Volvo 150 pk, hybridepakket, pakketten: Comfort, Smart met hekschroef en Garmin navigatie, dak in kleur, glasdaken waarvan twee elektrisch te openen, derde cabine, 2 x 4 kW verwarmings-systeem, TV, grotere brandstoftank (540 l)

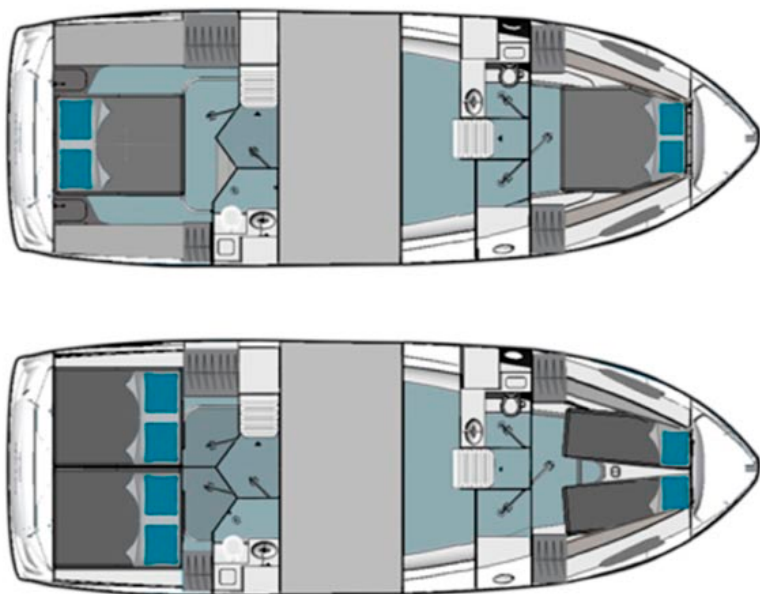
Bouw en informatie

Ontwerp	Vripack, Sneek - www.vripack.com
Bouw	"Bavaria Yachtbau GmbH, Giebelstadt www.bavaria-yachtbau.com
Dealer Nederland	Jansma Jacht BV, Sneek Tel. 0515-433390 www.jansmajacht.nl

het aanrechtblad zit de televisie verborgen, met een eenvoudige beweging komt hij naar boven.

Bij Bavaria is er de keuze uit verschillende stijlen voor de afwerking van het schip. In het testschip zijn grijze panelen gecombineerd met licht hout en een whitewash afwerking. De verlichting is uitgevoerd met led-lampen. Standaard wordt de E40 voorzien van verwarming in het stuurhuis, waarmee ook de ramen kunnen worden ontwasemd. Het testschip heeft het uitgebreidere systeem, met ook verwarming in de hutten. Als extra is ook airconditioning mogelijk. Met een paar treden ga je voorin het stuurhuis naar de eigenaarshut. Het testschip heeft hier een ruim Frans bed staan van 2 meter lang en 1,60 meter breed. Je kunt hier als optie echter ook kiezen voor een bed dat kan worden opgesplitst in twee V-bedden. Twee ramen, twee patrijspoorten en een dakluik zorgen voor voldoende licht in de hut en net als overal elders in het schip is er meer dan voldoende bergruimte. Aan bakboord is een toilet met wastafel en in een aparte ruimte aan stuurboord de douche. Voor we de trap terugnemen, klappen we deze omhoog. Er komt dan een grote opbergruimte tevoorschijn, waar genoeg ruimte is een wasmachine en/of een vriezer.

Aan de achterzijde van het stuurhuis kun je eveneens met een trap naar beneden. Je komt dan bij de machinekamer. In het testschip staat daar een D3 Volvo Penta diesel van 150 pk opgesteld, in combinatie met een hybride systeem en de daarvoor benodigde accu's. Dit alles vraagt nogal wat ruimte en voor de toegang tot de machinekamer zou het daarom beter zijn geweest als men de kabels en slangen niet deels voor de entree langs had laten lopen. Dit past Bavaria aan in volgende schepen. De bedrading komt sowieso wat rommelig over; wij zien liever kabelgoten.



Onder het achterdek bevinden zich in het testschip twee dubbele hutten. Deze zijn compact, maar goed bruikbaar met voldoende kastruimte en ook een plek waar je jezelf kunt omkleden. De hutten hebben een gezamenlijke toilet- en doucheruimte. In de standaardindeling is hier één hut van 10m², die dan als eigenaarshut fungeert.

VAREN

Bavaria heeft een strak schema opgesteld, om in een korte tijd een groot deel van Europa kennis te laten maken met de E40. Er is weinig ruimte voor improviseren en dan levert zelfs een klein technisch mankement al snel problemen op: precies op de dag dat Motorboot de testvaart maakt, blijkt het niet mogelijk om op de dieselmotor te varen. De motor loopt perfect, maar de schakeling tussen diesel en elektrisch werkt niet. Elektrisch kan wel; echt blij zijn we er niet mee, maar we doen het ermee.

We nemen plaats achter de futuristisch vormgegeven stuurstand, waar we rondom goed uitzicht hebben. Bank en stuurwiel zijn niet verstelbaar, maar met eventueel een extra kussen is hier een goede stuurpositie te vinden. De lijnen kunnen los, de hendel in zijn vooruit; we vertrekken. Niet helemaal geluidloos maar wel stil verlaten we elektrisch varende de haven. Er is voldoende stroom aan boord voor een vaartocht van ongeveer drie uur. Met de aanwezige boeg en hekschroef is het erg eenvoudig manoeuvreren. Op het kanaal richting Sneek varen we 5 knopen, een mooie snelheid waarbij de Bavaria opvallend weinig golven maakt. We meten 50 dB(A), wat met de Volvo-diesel overigens niet veel anders zou zijn geweest bij deze snelheid. Als we na een rondje door Sneek terugkeren naar de haven, valt ons opnieuw op hoe gemakkelijk het schip manoeuvreert. Ondanks de zijwind varen we eenvoudig en in alle rust achteruit de box in. Onze ervaring met de elektrische Bavaria is al met al positief.

CONCLUSIE

Met de E40 stapt Bavaria in een nieuwe markt en dat doet de werf met een verrassend goed bedacht ontwerp. De boot heeft een prettig en uiterst efficiënt varende romp, die weinig golven maakt. In combinatie met het fraaie en perfect ingedeelde interieur maakt de E40 daarmee wellicht een kans bij watersporters die normaal gesproken niet snel voor een polyester motorjacht kiezen. Wij zouden in dat geval overigens niet gaan voor de hybride-uitvoering, maar voor de 75 pk dieselvariant met een top van 9 knopen. Dat scheelt bijna een ton, terwijl je ook dan relatief stil en zuinig eindeloos kunt toeren. 

Meer over de samenwerking van Bavaria met Vripack bij de ontwikkeling van de E40 leest u op onze website www.motorboot.com