

Europäisch elegant



Bayliners große europäische Premierenschau für die Modellreihe 2005 wurde Ende Oktober letzten Jahres im norditalienischen Desenzano, am Lago di Garda zelebriert. Claus D. Breitenfeld war mit dabei und stellt Ihnen hier den brandneuen Daycruiser „652“ vor, der auch auf der „boot 2005“ im Januar in Düsseldorf in Halle 12, Stand-Nr. 12A69/12A70 gezeigt wird.

Neben überarbeitetem Bekannten, präsentierte Bayliner insgesamt vier hochaktuelle Modelle. Zusätzlich zu unserem Testprobanden in der Cruiser-Reihe die Typen „265“ und „325“ und bei den Runabouts das „195“. „WasserSport“ wird in späteren Ausgaben darüber berichten.

Die Amis europäisieren sich. Dieser unverkennbare Look hielt zumindest beim Runabout-Daycruiser 652 Einzug, dessen Design vor dem Test lediglich als Computergrafik bekannt war und schließlich bei Nacht und Nebel zum „Euro Press Event“ angeliefert wurde. Selbst die französischen „Gralshüter“ waren gespannt und konnten es kaum erwarten, das Tuch über dem Erbkönig zu lüften.

Und darunter verbarg sich ein schnittiger Renner, der mit kleinen Details glänzte, die man jenseits des großen Teiches bislang so nicht an Serienprodukten dieser Größenordnung kennt, wie zum Beispiel Mittelbeslag zum Legen einer Spring, vernünftig dimensionierter Ankerkasten, Handwaschbecken und Heckdusche, verstaubare Chemietoilette in der Schlupfkajüte unter dem Cockpitboden.

Fahreigenschaften

Noch standen die Reste eines Sturmtiefs über dem See. Beim Test jedoch deutlich abgeschwächt, aber dennoch gut einen halben Meter Wellenhöhe. Diese Umstände sollten allerdings kein Problem für das 4,3 Liter MerCruiser Benzin-Antriebsaggregat mit 164 kW (220 PS) darstellen.

Und so war es denn auch. Satt, ohne in ein „Gasloch“ abzusacken, zog der V6 an und entfaltete über die gesamte Drehzahlbandbreite seine Kraft. Ins Wasser gepowert über den Sterndrive Alpha One, bestückt mit einem 3-Blatt-Prop der Abmessungen 14½ x 19. Bereits nach ca. sechs Sekunden war die Fahrstufe Gleiten erreicht und nochmal rund zehn Sekunden draufgelegt, lag mit 4.650 U/min Vmax an. Sauber ausgetrimmt signalisierte das GPS knapp 80 km/h. Die dabei gemessenen Dezibel kratzten mit 89 Einheiten ebenfalls am nächsten runden Wert. Dabei muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass

die Messung am Steuerstand erfolgte, Wind- und Wellengeräusche inklusive.

Bei gedrosselter Gaszufuhr war um 2.200 U/min die Gleitgrenze ausgereizt, Geschwindigkeit ca. 20 km/h, zwar mit drei Personen an Bord, allerdings ansonsten unbeladen. Solide Marschfahrt im ökonomisch vertretbaren Rahmen stellte sich bei 2.600 U/min ein, GPS-Wert 39,4 km/h.

Trotz nicht gerade „Ententeich-Verhältnissen“ trumpfte der Rumpf mit vortrefflichen Rauwassereigenschaften auf, besonders bei Vollast. Sprünge von Wellenkamm zu Wellenkamm steckte er weich und souverän weg, drückte durch die steile Aufkimmung das Wasser gischtfrei zur Seite und ließ sich auch bei hart gefahrenen Kurvenmanövern nicht aus dem Konzept bringen. Wasserabrissskante und je zwei Längsstringer hielten das 652 sauber in der Spur, ohne auch nur im geringsten wegzudriften.

Mit voller Power den Kurvenradius immer enger gezogen, war auch kein Einhaken oder Untersteuern zu erkennen. Um aus dieser Fahrstufe in Gegenrichtung zu agieren, leistete das servounterstützte Ruder ganze Arbeit. Zwar musste etwas Kraft aufgewandt werden, dennoch stellte die Überwindung des Druckpunktes am Alpha-Z beim Umsteuern kein Problem dar.

Ebenfalls zur vollsten Zufriedenheit verlief der Standard-Check, dem Antrieb Kavitationserscheinungen abzuluchsen. Ruder hart legen, sowohl über Bb. als auch Stb., und jeweils das Gaspotential bis zur maximalen Stellung ausreizen. Beeindruckend die Schräglage, denn selbst der am tiefsten positionierte Stringer macht dabei Bekanntschaft mit dem Tageslicht, doch das verpönte Überdrehen der Schraube blieb erfreulicher Weise aus.

Wie nicht anders zu erwarten, auch die Radian beim Manövrieren zeigten keine Ausreißer, weder über Bb. noch Stb. egal ob voraus oder nach achtern. Zwischen einer und zwei Bootslängen, damit sollten

sogar Ungeübte keine Schwierigkeiten beim Einparken bekommen. Das Umsetzen der Richtungsänderung erfolgte prompt, mit kurzem Gasstoß nachgeholfen wurde lediglich rückwärts über Stb. Resümee: Fahreigenschaften, die das Prädikat „sportlich“ in jedem Fall verdienen.

Ausstattung und Verarbeitung

Bei Booten der Abmessung um sechs Meter Länge eine Mittelklampe zu montieren, die es erlaubt eine Springleine zu legen, über diese Forderung wurde vor noch nicht all zu langer Zeit in den USA nur gelächelt. Typisch Europäer. Dem 652 wurde jedoch eine solche verpasst. Könnte vielleicht etwas größer sein, aber immerhin.

Auch im Ankerkasten auf dem Vorschiff lässt sich ein vernünftiger „Gründel-Festmacher“ verstauen, fixiert mit zwei Aufnahmehalterungen und einem Beschlag. Davor die Bugrolle. Mehr einen erhöhten Handlauf stellt die Bugreling dar, eignet sich dennoch gut zum Festhalten, muss mal auf dem Vordeck gewerkelt werden. Zudem passt sie optisch ganz gut ins Erscheinungsbild. Das milchglasfarbene Lüftungsluk schützt vor neugierigen Blicken, lässt jedoch noch genug Licht in die Schlupfkajüte fallen, um sich auch bei geschlossener Kajüttür noch orientieren zu können.

Kajüttür und Niedergang präsentieren sich als Einheit. In das Schiebeelement, das hinter dem Steuerstand nach Stb. in der Abschottung im geöffneten Zustand verschwindet, wurden von der Cockpitseite großflächige, gut begehbare Stufen eingearbeitet, damit wir der Weg aufs Vordeck nicht zum Balanceakt wird.

Unter Deck geht es der Bootsgröße entsprechend nüchtern zu. Die gut gepolsterte V-Koje mit Stauraum darunter, wird durch Einlegepolster zum Doppelbett. Falls der Wettergott mal ungnädig sein sollte, aber auch noch keine Schlafenszeit angesagt ist, dann kann sich eine Zweimann (-frau)-Crew auch aufrecht sitzender Weise unter Deck einrichten. Soviel Platz ist trotz des flachen Designs gegeben. Und sogar ein „stilles Örtchen“ gibt's. Eine weitere Reminiszenz an mitteleuropäische – vielleicht auch nur deutsche – Bedürfnisse. Die mobile Chemietoilette verschwindet Platz sparend unter dem Plichtboden. Das Stoffverdeck über dem Durchbruch in der Abschottung zum Steuerstand verbirgt die verkabelten Innereien, an die man von hier aus gut herankommt, sollte es notwendig sein, den Instrumenten von hinten auf den Pelz zu rücken.

Der Steuerstand selbst, nach ergonomischen Gesichtspunkten gestaltet, wurde bestückt mit edel wirkenden, weißen Instrumenten. Sie informieren den Rudergänger über Batterieladezustand, Kühlwassertemperatur, Geschwindigkeit, Trimmstellung des Antriebes, Motordrehzahl, Öldruck und Kraftstofftank-Füllstand. Gut im Griff die Einhebelschaltung mit Tilt- und Trimmfunktion. Besten Seitenhalt bieten die bequemen Schalensitze. Horizontal verschieb- und drehbar, lassen sie sich in verschiedenen Positionen arretieren und die Sitzfläche in Offshore-Position hochklappen. An Bb. vor dem Copiloten ein Waschbecken, tiefe Staufächer in den

Wegerungen und im Plichtboden, eine breite Rücksitzbank mit in der Rückenlehne integriertem Staufach für das Sonnenverdeck, der Durchgang auf die Badeplattform, ebenfalls mit Staufach und Heckdusche, runden diesen Bootsteil ab.

Sonnenliege und Motorabdeckung sind eins, servicefreundlich installiert das MerCruiser-Triebwerk, samt Feuerlöschanlage. Der Durchgang an Stb. gibt den Weg auf die Badeplattform frei, die bei diesem Boot in doppelter Ausführung präsent war: Einmal integriert, zum anderen als großflächiges Extra über dem Antrieb angeflanscht, natürlich mit dazugehöriger Badeleiter. Wasserskifreaks wird's freuen.

Zusammenfassung

Das Bayliner 652 verbindet sportliche Ambitionen mit familiärem Charakter. Zwar nicht konzipiert um tagelange Törns mehrköpfiger Crews abzuspulen, dennoch bestens zu nutzen für ausgedehnte Weekendtrips und auch schon mal zum Übernachten. Motorisierung und Fahreigenschaften kommen den Jüngern der nassen „Brettelkunst“ in jeder Weise entgegen, Preis und Leistung stehen im vernünftigen Verhältnis. *Claus D. Breitenfeld*





Technische Daten:

Werft/Herstellerland: USA
Importeur: Sportwelt Hermanns, Jakobshöhe 68, D-410566 Mönchengladbach, Tel.: 02161-60616,
www.sportwelt-hermanns.de
Vertrieb: Händlernetz

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „C“ (küstennahe Gewässer)

Länge ü. A. (m): 6,22
Breite ü. A. (m): 2,13
Tiefgang ca. (cm): 39 / 91
Höhe über WL (m): 1,27
Gewicht ca. (kg): 1.250
Testgewicht ca. (kg): 1.780
Baumaterial: GfK
Rumpfform und Konstruktion: V, Aufkimmung 19°
Motorisierung kW (PS): 101 – 164 (135 – 220)
Innenborder Benzin Testmotorisierung kW (PS):
MerCruiser 4.3 L MPI, 164 (220)
Kraftstofftank ca. (L): 132
Max. Personen: 6
Sitzplätze: 6
Schlafplätze: 2
Preis ab € 26.640,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: MerCruiser / 4.3 L MPI
Bauart/Zylinder: V-6
Leistung Propeller kW(PS): 164 (220)
Hubraum (cm³): 4.300
Bohrung/Hub (mm): 101 / 88
Arbeitsweise: 4-Takt
Zündanlage: ECM 555
Starter: elektrisch
Max.-Drehzahlbereich (U/min): 4.400 – 4.800
Kraftstoffart: Benzin
Kraftstoffsystem: MPI (Multiport Einspritzsystem)
Verdichtungsverhältnis: 9,4 : 1
Kühlkreise: 1

Generator (A): 65
Elektrische Anlage (V): 12
Gewicht (kg): 393
Trimm/Tilt: Power
Steuerung: Servounterstützte Zahnstangenlenkung
Propeller/Propellerdrehrichtung: 14½ x 19, 3-Blatt
Aluminium, rechtsdrehend
Kraftübertragung: Z-Antrieb, Alpha One





Motorendetails:

Die elektronische Multiport Kraftstoffeinspritzung (MPI) resultiert aus Erfahrungen in der Rennszene und wird auch bei Sportbootmotoren eingesetzt. Dabei wird in jeden Ansaugkanal der einzelnen Zylinder Kraftstoff eingespritzt. Die Befehle des Hochgeschwindigkeits-Motorkontrollmoduls werden schneller und extrem genau umgesetzt. Daraus resultiert eine zuverlässige Gasannahme und problemloser Start. Keramik beschichtete Auspuffkrümmer mit ultimativem Korrosionsschutz für lange Lebensdauer, robuster Alpha One-Antrieb. Möglichkeit der SmartCraft-Überwachung (Kraftstofffluss, Kraftstoffverbrauch, Reichweite, Luft-, Wasser- und Motortemperatur, Batterieladezustand, aktuelle Geschwindigkeit, Wartungs- und Serviceintervalle), kompatibel mit allen MerCruiser-Benzinern bis hin zum Big Block.

Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	kn	dB(A)*	
650 (1)	Leerlauf	-	56	
2.200 (2)	19,7	10,6	74	
2.600 (3)	39,4	21,3	75	
3.000	49,3	26,6	79	
3.500	61,7	33,3	83	
4.000	71,3	38,5	85	
4.500	75,7	40,9	87	
4.650 (4)	79,6	42,5	89	

(1 = Leerlaufdrehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; Testcrew: 3 Personen; Kraftstofftank-Füllstand 85%; Wassertank-Füllung: leer ; (*gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; Wind- und Wellen: 2 – 3; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 5 – 6 Sekunden, aus dem Stand bis Vollast: ca. 15 Sekunden, voll ausgetrimmt; Manövrieren: Drehkreise über Stb. voraus ca. 1,5 Bootslängen, nach achtern 1,5 Bootslängen, über Bb. voraus ca. 2 Bootslängen, nach achtern 1 Bootslänge. Schnelles Umsteuern bei Richtungsänderung.

Standardausrüstung:

Ankerkasten mit Bugrolle, Wasserskischlepphaken, 6 Belegklampen, Bug- und Heckreling, integrierte Badeplattform mit Badeleiter, achterliche Sitzbank, Sonnenliege achtern, Staufach für Sonnendach, selbst lenzendes Cockpit, 12 Volt Steckdose, verstellbares Ruder, Hauptschalter.

Möglich Extras:

Badeplattform-Verlängerung, Bimini Top, Sonnendach, Heck- und Seitenteile, Cockpitpersenning, Teppichboden herausnehmbar, Komfortpaket mit CD/Stereo-Radio, Wasser geschützte Lautsprecher, Cockpit-Tisch, mobile Toilette, Druckwasser-System, Niro-Spülbecken, Heckdusche.