



BAYLINER 642 CUDDY An den Haken und ab geht's

Der jüngste Spross aus der Bayliner-Cuddy-Serie, das hier vorgestellte Modell „642“, ist der kleinste Vertreter eines „Dreigestirns“, das sich aus den größeren Schwesterbooten des Typs „702“ und „802“ rekrutiert. Claus D. Breitenfeld genoss Fahrspaß pur jenseits des Konstanzer Trichters auf dem Bodensee und wäre mit dieser Cuddy auch einem längeren Törn nicht abgeneigt.

Von Claus D. Breitenfeld



Eigentlich ist die inzwischen verallgemeinerte, zur landläufigen Selbstverständlichkeit gewordene Apostrophierung eines Bootes mit kleiner Vorschiffskabine – „Cuddy“ – die völlig falsche Ansage. Denn nautisch korrekt, nach amerikanischer Übersetzung, beschreibt dieser Begriff ein Boot mit einer Achterdeck-Kabine. Doch das gibt's weder bei einer Cuddy noch einem Daycruiser. Dennoch weiß jeder, der sich für diesen Bootstyp interessiert, was damit gemeint ist. Ein Bötchen mit kleinem Vorschiffsunterchlupf, das die Möglichkeit bietet, auch mal einen längeren Törn abzuspulen, an Bord zu übernachten, eventuell auch nur fürs Wochenende. Und es gibt auch noch einen kanadischen

Countryrock-Sänger, Jim Cuddy, aber das ist wieder eine andere Geschichte . . .

Wer im „Werkzeugkasten der technischen Daten“ stöbert – und einigermaßen in der internationalen Werftenwelt zu Hause ist – dem wird es nicht verborgen bleiben, dass Bayliner zwar ein US-Bootsbauer ist, produktionsmäßig seit Jahren jedoch seine Fühler längst auch nach Europa ausgestreckt hat – wie diverse andere Sportbootmarken ebenfalls.

Rümpfte man vor Jahren noch die Nase ob des zuweilen kritikwürdigen Qualitätsstandards polnischer Bauweise, so ist von diesen Vorurteilen heutzutage erfreulicherweise nichts mehr übrig geblieben. Selbst innereuropäisch setzen



Maße:

Lüa 6,53 m, Breite 2,44 m

Gewicht (leer):

ca. 1445 kg

Motorisierung:

99 kW (135 PS) bis 162 kW (220 PS)

Preis:

ab 34 095,- Euro mit 99 kW

Werften auf die Qualität und den Erfahrungsschatz unserer östlichen Nachbarn, kann doch dort (noch) in Sachen Produktionskosten um ein Erkleckliches günstiger gefertigt werden.

Fahreigenschaften

Die Bandbreite der Motorisierung dieses Cuddy-Modells beginnt bei 99 kW (135 PS) und steigert sich sukzessive auf 162 kW (220 PS). Für ein Boot, das rund 1,7 Tonnen Testgewicht ohne Urlaubsbeladung auf die Waage bringt, erscheint dem Chronisten die Minimalpower von 99 kW doch etwas zu schmalbrüstig. Keine Frage, auch damit kommt diese Bayliner sicherlich problemlos ins Gleiten. Dennoch, um nicht permanent an der Drehzahlobergrenze herumschrauben zu müssen, darf es doch ein bisschen mehr sein, vor allem dann, wenn tatsächlich einmal die zulässige Personenzahl von sieben Erwachsenen an Bord ausgereizt wird. Die Testcrew hatte sich allerdings nicht mit diesen Bedenken auseinanderzusetzen, das BootCenter Konstanz optierte auf „volle Kanne“ und orderte für den Testprobanden die derzeit maximal gelistete Power, 165 kW (220 PS). Und die konnte sich in der Bayliner durchaus sehen lassen, wobei man dem Rumpf sogar noch ein Quäntchen mehr an Geschwindigkeit zutrauen würde. Doch Kritik wäre an dieser Stelle wohl völlig fehl am Platz, wie ein Blick auf die Schnapszahl von immerhin 77,7 km/h

(42 kn) bei Vmax von 4800 U/min eindrucksvoll beweist, die nach etwa 17 bis 20 Sekunden und optimaler Austrimmung anliegen.

Abzuraten ist für Ungeübte unter diesen Vorzeichen das plötzliche, schnelle und harte Ruderlegen. Nicht weil es dem Rumpf Probleme bereiten würde, ganz im Gegenteil, jedoch Rudergänger und vor allem die Crew würden – so unvorbereitet – ob der dabei auftretenden Fliehkräfte unter Umständen erstaunt etwas in Verlegenheit kommen. Denn bei einem 360-Grad-Kreisbogen von gerade mal zweieinhalb bis drei Bootslängen ist man gut beraten, sich festen Halt zu suchen.

Macht man den Versuch, hakt das Unterwasserschiff dabei keinen Deut ein, spurtreu wird der durch das hydraulisch unterstützte Ruder vorgegebene Kurs gehalten, das Heck schmiert

achterlich nicht weg und auch der 17 u21“ 3-Blatt-VA-Propeller lässt sich zu keinerlei „Luftschnappern“ – der ungeliebten Kavitation – hinreißen. Dies gilt auch für die Beschleunigung aus ruhender Position, nach und nach bis zu Volllast gesteigerter Gasstellung und hart gelegtem Ruder. Dabei legt sich der Rumpf unter diesen Umständen eindrucksvoll auf die Backe, zuweilen bis Scheuerleisten-Niveau, dennoch kommt nie das Gefühl von Unsicherheit auf. Leichtgängig ist das Umsteuern in Gegenrichtung, wobei der extrem kurze Rudereinschlag mit lediglich zweidreiviertel Umdrehungen von Seite zu Seite zu slalomfähigen Tänzchen zwischen den Wellen animiert. Mehr dem Fahrspaß gezollt ist dabei das leichte Aufschaukeln des Rumpfes, denn in keiner Phase wird da-
▶▶



Der umstellbare Fahrersitz mit bestem Seitenhalt.



Eisfach unter der achterlichen Sitzbank.

TECHNIK

Wie bereits im Vorfeld gewürdigt, an der handwerklichen Qualität dieses Bayliner-Produktes gibt es nichts zu mäkeln. Die saubere Verarbeitung wird beispielsweise untermauert mit Kleinigkeiten wie ordentliche Kederband-Einfassungen um Luken-Ausschnitte, Stauraumzugänge, Motoröffnung etc. Zwar nicht sofort augenfällig erkennbar, dennoch ein wichtiges Kriterium, besonders im Bodensee-Revier, die Katalysatorausrüstung des 4.3 MPI-MerCruiser-Aggregates, die für umweltfreundliche Emissionen Sorge trägt.

Ansonsten lassen sich Ausstattung und Layout dieser Bayliner kurz und kompakt zusammenfassen. Von achtern beeindruckt die riesige Badeplattform mit Badeleiter an Stb. Sauber verarbeitet die Antislipstruktur überall dort, wo Trittlflächen angeboten werden. Steuerbords ein aufzuklappender Durchgang von achtern ins Cockpit mit Stauraum darunter, in Kombi-

nation mit der großflächigen Sonnenliege, die gleichzeitig den Motorraumdeckel verkörpert. Daran sich anschließend ein nach Bb. ausgerichtetes L-Sitzelement, pfiffig bestückt mit einer klappbaren Abschlusslehne in Höhe des Fahrstandes als Platz für den Copiloten. Für Technikfreaks die wahre Augenweide, der aufgeräumte, servicefreundliche Motorraum.

Unter dem Cockpitboden, ausgelegt mit herausnehmbarem Teppichboden, Stauraum, der sich an jedweder Möglichkeit im Boot wiederfindet, sei es unter den Sitzbänken sowie im Vorschiff. Das nach Stb. hinter den Steuerstand zu verschiebende GfK-Element mit eingeformten Stufen fungiert gleichzeitig als Niedergang aufs Vorschiff durch die geteilte Windschutzscheibe, aber auch als Tür unter Deck in die Kabine mit V-Koje und Chemie-Toilette.

Übersichtlich und ergonomischen Anforderungen gerecht werdend, der Steuerstand

mit Offshore-Funktions-Schalensitz, vertikal verstellbarem Ruder, Raymarine-Flatscreen, sämtlichen erforderlichen Überwachungsinstrumenten und gut erreichbaren Kippschaltern. Komplettiert wird die „642“ durch Ankerkasten, Lautsprecher, Bimini-Top, das hinter der Rückbank verschwindet, Klapptisch im Cockpit und soliden Festmacher-Beschlägen, die auch das Legen einer Spring ermöglichen.



Funktioneller, ergonomisch gestalteter Steuerstand.



Fahrspaßboot in Reinkultur. Selbst bei knapp 80 km/h hat das Boot souveräne Fahreigenschaften in jeder Situation.

Fotos: Breitenfeld



Augenweide für Technikfreaks, der sauber installierte MerCruiser 4.3 MPI, ECT/A1.



Eingeframte Teleskopleiter auf der Badeplattform.



Heckdusche achtern.



Bietet zwei Personen ausreichend Schlafplatz, die Kajüte im Vorschiff.



Vorschiff mit Antislipstruktur und Lichtschlitzen.



Chemietoilette im Vorschiff.



Mit „eingepflanztem“ Tisch wird das Cockpit „gesellschaftsfähig“.



Kleines Handwaschbecken vor dem Beifahrersitz.



Gut zugängliche, riesige Stauräume unter den Sitzbänken.



Bequemer Durchstieg aufs Vorschiff.

DATEN

Länge ü. a.	6,53 m
Rumpflänge	5,75 m
Länge WL ca.	4,90 m
Breite	2,44 m
Tiefgang ca.	0,85 / 0,35 m
Freibord	0,80 – 1,15 m
Höhe ü. WL ca.	1,45 m
Kabinenhöhe ca.	1,15 m
Gewicht leer ca.	1400 kg
Testgewicht ca.	1700 kg
Testmotorisierung	162 (220) kW (PS)
Motorisierung	99 – 162 kW
Motorenart	Innenborder
Kraftstofftank	125 l
Frischwassertank	38 l
Zuladung/Nutzlast	560 kg
max. Personen	7
Schlafplätze	2
Sitzplätze	7
Kabinen	1

Preis Testboot ab 40 147 €
(ohne BSO-Nachrüstung),
Preis ab: 34 095 € mit 99 kW (135 PS)

U/min	km/h (kn)	dB(A)
650 ⁽¹⁾	5,4 (2,9)	58
1000	9,1 (4,9)	61
1500	11,6 (6,3)	62
2000	16,3 (8,8)	67
2200 ⁽²⁾	28,9 (15,6)	70
2500	38,5 (20,8)	71
2700 ⁽³⁾	41,8 (22,6)	72
3000	47,2 (25,5)	73
3500	57,7 (31,2)	74
4000	66,8 (36,1)	77
4500	74,1 (40,0)	82
4800 ⁽⁴⁾	77,7 (42,0)	85

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Volllast; nach ca. 3 – 4 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Vmax nach 20 Sekunden aus dem Stand; Wind- und Wasser: 1 – 2; Drehkreise in Bootslängen: voraus und nach achtern, über Stb. und Bb. auf dem Teller bis 1¼; Testcrew 2 Personen.

Hersteller: Bayliner/USA

Vertrieb: BCK – BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG,
Reichenastr. 53, D-78467 Konstanz,
Tel.: +49 (0) 75 31 / 893 30,
www.bootcenter.com

Stärken und Schwächen

- + Raumangebot
- + trailerbar
- + Fahreigenschaften
- + gutes Allroundboot
- + Übernachtungsmöglichkeit

durch die Fahrsicherheit beeinträchtigt.

Gleiches gilt auch bei optimaler Antriebsströmung in mittlere Position und dem Abreiten der Wellenkämme unter Vollast. Satt und vertrauenseinflößend sowohl die akustische Präsentation beim Wiedereinsetzen nach dem Sprung – kein hohlklingendes, „joghurtbecherartiges“ Schlagen – als auch das souveräne Wasserabweisen und der damit verbundene, absolut trockene Lauf.

Fullspeed ist die eine Sache, Marschfahrt und Manövrieren die andere. Dank der optimalen Motorisierung liegt Gleitfahrt aus dem Stand bereits nach drei bis vier Sekunden an. Trimmposition des Alpha-II-Antriebes eng an der Spiegelplatte. Dabei hebt sich das Vorschiff nur unwesentlich, die Sicht voraus hinter der sehr gut abweisenden Windschutzscheibe stets ungetrübt. Gefühlvolles Spielchen mit der Trimmaste in der Einhebelschaltung, bei gleichzeitiger Gaszufuhr-Reduzierung, macht's möglich, um 2200 U/min mit 28,9 km/h (15,6 kn) gerade soeben die Gleitgrenze zu halten. Dauerhaft keine so gute Idee, denn je nach Wind-, Wasser- und Strömungsverhältnissen läuft man Gefahr, unter den Level des Plans abzusacken. Die optimale ökonomische Marschfahrt legen wir auf rund 2700 U/min fest, knapp über 40 km/h bei einem Geräuschpegel von moderaten 72 dB(A) am Steuerstand, die auch noch stimmschonende Konversation zulässt.

Schlussendlich noch ein Check in Sachen Manövrieren und Einparken, der sich aufgrund der Strömungsverhältnisse an den Stegen des BootCenters Konstanz im Seerhein mitunter als etwas problematisch darstellen kann. Doch dank der perfekten Geradeauslauf-Eigenschaften, auch nach achtern, den kleinen Drehkreisen in jede Fahrtrichtung bei niedrigsten Motor-U/min kann auch dieser Punkt positiv abgehakt werden.

UNSER FAZIT

Diese Bayliner Cuddy, mit einem Zugfahrzeug der gehobenen Mittelklasse trailerbar, macht Eigner und Familie relativ fahrgebietsunabhängig. Unproblematisch der schnelle Revierwechsel mit dem Boot am Haken und schließlich auch Törns mit Übernachtungsmöglichkeit an Bord. Zudem sind sportlichen Aktivitäten, wie Wasserskilaufen, Tuben etc., kaum Grenzen gesetzt. Darüber hinaus ein Preis-Leistungs-Niveau, das sich sehen lassen kann. ■

Hausmesse mit InWaterBoatShow

Bereits zum 8. Mal findet im BootCenter Konstanz die traditionelle Hausmesse mit InWaterBoatShow statt. Vom 20. bis 28. September besteht täglich von 10 bis 20 Uhr die Möglichkeit, einen Großteil der Boote in ihrem Element im Werfthafen am Seerhein zu besichtigen oder auch teilweise Probe zu fahren. Es gibt wieder viele Neuigkeiten, wie die neue Galeon 300 Fly mit einem Dieselmotor, ideal für den Bodensee durch die geringe Breite von 2,94 Metern oder die Galeon 385 HTL, die 340 Fly sowie das Erfolgsmodell 325 HT.

Bei Bayliner zeigt das BootCenter Konstanz das komplette Programm von der 160 Element über die Erfolgsmodelle 175, 185 sowie 642 und 742. Das absolut neueste Modell von Bayliner, die Ciera 8 erlebt beim BootCenter Konstanz eine Deutschland-Premiere. Es ist ein Kabinenboot der Extraklasse mit Vollausrüstung.

Neu im Programm beim BootCenter Konstanz sind Cruisers Yachts. Die amerikanische Nobelwerft baut Boote von allerhöchster Qualität und vielen praktischen Ideen. Erstmals werden die Modelle 350 HT sowie ein großer Bowrider mit Mittelkabine, die 328 CX, gezeigt.

Ebenfalls neu im Programm sind Delphia Yachten. Die polnische Werft hat sich einen großen Namen als Segelboothersteller gemacht. Seit vielen Jahren nun werden Motoryachten als Verdränger in guter Qualität gefertigt. Diese Boote sind vor allem für Umsteiger aus dem Segelbootbereich und für Freunde des gemütlichen Wassersports geeignet. Motorisiert mit einem kleinen Dieselmotor, ist dies mit das Günstigste, was man im motorisierten Wassersport betreiben kann. Des Weiteren stehen wieder einige gepflegte Gebrauchteboote bereit. Auch gibt es für die neue Saison 2015 noch einige Wasserliegeplätze.

www.bootcenter.com



Mit einem Diesel für den Bodensee motorisiert ist die 9,48 Meter lange Galeon 300 Fly.