

# Mit kleiner Leist

Wenn ein Unternehmen wie Bayliner seit über 45 Jahren im Bootsbaugeschäft aktiv ist, dann weiß es ganz genau, was der Endverbraucher wünscht. Verlässliche, bezahlbare Boote, deren Design sich zwar dem Zeitgeist anpasst, dennoch stilistisch nicht zu überzogen daherkommen.



Auf den ersten Blick kaum zu vermuten, dass dieser sportliche Daycruiser von einem 1,7l-Dieselmotor angetrieben wird.

Von Claus Breitenfeld

Dabei darf der sportliche Aspekt nicht auf der Strecke bleiben und die Flexibilität sollte durch trailerbares Handling gegeben sein. Das Modell „652“ lässt in dieser Beziehung keine Wünsche offen. Claus D. Breitenfeld hat sich davon überzeugt.

Die Bayliner-Familie der Sportboote, unterteilt in

Runabouts, Cuddies, Deckboats und Cruisers, bot schon immer eine derart große Vielfalt an Modellen, dass sie dem künftigen Eigner die Qual der Wahl nicht gerade erleichtert.

Allein 24 Varianten präsentiert die „gemäßigte“ Broschüre, begonnen beim 160er Außenbordmodell mit knapp fünf Metern Länge bis hin zur 288er-Kajüteinheit

von knapp 9,50 Meter über alles. Da liegt der Typ 652 mit 6,22 Meter zwar im unteren Drittel der Range, allerdings nur bezogen auf die Länge. Als Fun-Gerät braucht dieses Boot sein Licht nicht unter den Scheffel zu stellen. Und voll überzeugen wird es erst recht jene, die sich einen Schlag mit dem kleinen Mercruiser-Cummins-Diesel gönnen haben.

## Gute Fahreigenschaften

1,7 Liter Hubraum, 120 PS. Und das noch als Diesel. Testgewicht ca. 1600 kg, vielleicht sogar etwas mehr. Was soll dabei schon rauskommen? – denkt vielleicht manch' so genannter Insider. Hätten wir nicht bereits ähnliche Bootskonstellationen in der Mangel gehabt, wer weiß, wie unser Urteil ausgefallen wäre.

# ung viel Spaß



## Bayliner 652

### Maße:

Lüa 6,22 m, Breite 2,44 m  
Gewicht ca. 1220 kg  
Motorisierung bis 195 kW

### Preis

ab ca. 37 500,- Euro

Fotos: Breitenfeld

Kurzum: Natürlich ver­trägt der Rumpf der 652 eine ganze Kante mehr an Power, die Werft billigt allein 265 PS zu, doch um preiswert Spaß zu haben, geht's auch anders.

Wer's nicht glaubt, der soll's selbst ausprobieren. Aus dem Stand Hebel auf den Tisch, zwei ausgewachsene Mannsbilder an Bord, rund 100 Liter Diesel im Tank und

die obligate Ausrüstung.

Nach knapp fünf (!) Sekunden flitzen wir in Gleitfahrt über das „Schwäbische Meer“. Auslaufende Heckwellen der Fährschiffahrt schräg angeschnitten, kein Thema, bei stehendem Gas reitet der Rumpf diese souverän ab.

Noch mal zehn Sekunden draufgepackt, der Selbstzün­der beschleunigt die Bayli-

ner auf 55,7 km/h (30,1 kn) vor dem Interboothafen.

Dabei signalisiert uns der Drehzahlmesser allerdings 4800 U/min. Das sind 400 Einheiten über dem Soll. Entweder haperte es an der Kalibrierung des Drehzahl­messers oder die Propeller­steigung war zu flach ausgefallen.

Mit mehr Steigung wären vielleicht ein paar Zehntel

bei der Beschleunigung auf der Strecke geblieben, auf die Endgeschwindigkeit hätte das jedoch kaum ekla­tante Auswirkungen gehabt.

Das üblich Spiel: Rein mit Volldampf in die Kurve, das Ruder immer enger gezo­gen. Der Rumpf neigt sich ordentlich zur Seite, über Backbord kann der Beifahrer den Bodensee mit der Hand checken, aber bedenk-



1

lich die Wasserlage – keine Spur.

#### Hohe Wendigkeit

Gleiches gilt für die andere Richtung. Spurtreu ohne wegzuschmieren hält das 652 den ihr vorgegebenen Kurs. Mit nur geringem Kraftaufwand bei voller Gasstellung kann der Testproband wieder auf Geradeauskurs gebracht werden, Trimm hoch nehmen und Sekunden später liegt erneut Vmax an.

Von Kavitation oder ähnlichen störenden Begleiterscheinungen keine Spur. Auch nicht, wenn aus dem Stand heraus bei hart gelegtem Ruder das Gas bis zum Anschlag kontinuierlich hochgezogen wird, egal in welche Richtung.

Die servounterstützte Lenkung braucht gerade mal drei volle Umdrehungen, um von Anschlag zu Anschlag gedreht zu werden. Sehr hilfreich beim An- und Ablegen, denn das funktioniert ohne große Kurbelei. Wem der Sinn nach Slalomkursen steht, wird dies auch begrüßen.

#### Frühe Gleitphase

Als Gleitgrenze machen wir für die Bayliner einen Drehzahlwert von 2500 U/min aus. Bei 21,5 km/h pendelt sich dabei das GPS ein und mit 3200 U/min auf der Anzeige liegt zügige, ökonomische Marschfahrt von knapp 32 km/h an.

Dabei braucht man auch nicht übervorsichtig nach Dwellen Ausschau zu



2

## Technik

Sie werden immer „runder“, die Modelle der großen Bayliner-Palette – nicht mit negativem Touch behaftet und mit ihrer Form und dem Aussehen zu verwechseln. „Rund“ will der Autor als „perfekt“ gebaut verstanden wissen.

Ausstattung und Verarbeitung im Detail sind inzwischen auf so hohem Level angesiedelt, die in früheren Jahren italienischen oder englischen Nobelmarken zur Ehre gereicht hätten. Was sagt uns das? Wer heute keine Qualität zum bezahlbaren Preis liefert, der ist schnell aus dem Rennen um die Käufergunst.

Okay, bei den Stückzahlen, die Bayliner in den USA produziert, ist Fließbandfertigung unumgänglich. Doch muss die schlecht sein? Beileibe nicht!

Computer gesteuerte Maschinen leisten stets gleichwertige Arbeit, ermüden nicht, werden nicht krank. Und die dennoch erforderliche, manuelle Fertigung ist mittlerweile so weit perfektioniert, dass der Mann/Frau hinterm Werkzeug, der immer die gleichen Handgriffe erledigt, fast genauso präzise funktioniert wie eine Maschine.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Solide, aufwändig gearbeitete Polster, sauberes GfK-Finish, ordentliche Teppichböden, stabile Windschutzscheibe, vernünftig verkabelte Elektrik, perfekte Motoreninstallation. Rund herum ein Boot, das man vorzeigen kann.

Achtern sauber eingepasst unter der zweigeteilten, großen Polsterfläche das Perrenningverdeck, ordentlich verstaut in einem Planensack mit Reißverschluss.

Die Sonnenliege selbst ist zweigeteilt, der schmalere Sektor an Stb. verdeckt einen selbst lenzenden Nass-Staukasten, in dem gleichzeitig der Einfüllstutzen für den Wassertank sitzt.

Der größere, nach Bb. ausgerichtete Teil verkörpert den eigentlichen Motordeckel. Beide gut gedämmt, lassen am Steuerstand lediglich 88 dB(A) Geräuscheinheiten unter Volllast ankommen. Das ist für eine Dieselmotorisierung kein schlechter Wert. Gut erreichbar im Motorraum installiert: Batterie, Hauptschalter, Filter und die Feuerlöschanlage. Reichlich Platz auch unter dem Pflichtboden, wo sich vom Motorraum aus gesehen Stauraum fortsetzt und auch der Kraftstofftank trimmgünstig platziert ist.



**1.** Die Fahreigenschaften der Bayliner 652 überzeugen in allen Belangen.

**2.** Aufgeräumt geht es im Motorraum zu. Sämtliche Aggregate problemlos erreichbar.

**3.** Blick ins Cockpit von achtern. Es kann auch die Variante Back-to-Backsitz anstatt der Schalen-sitze gewählt werden.

**4.** Eine saubere Sache sind die einlaminieren Tritte in der Kabinentür, die im geöffneten Zustand hinter dem Fahrstand verschwinden. Damit kommt man leicht auf das Vorschiff. Durch die aufklappbare Windschutzscheibe führt der Weg aufs Vordeck.

**5.** Der Nass-Stauraum achtern an Stb. unter einem Teil des Sonnenpolsters.



3



4



5

halten, der Rumpf bügelt in dieser Fahrstufe fast alles glatt, taucht satt nach dem Sprung wieder ein, drückt das Wasser sauber zur Seite, überkommene Gischt kein Thema. Und maximal 88 dB(A) bei Vollast, gemessen am Steuerstand, halten sich auch im Rahmen.

Im ruhigen Wasser manövrieren mit niedrigster Gaszufuhr ergeben sich Drehkreise voraus und nach achtern über Stb. und Bb. von maximal 1,5 Bootslängen bis fast auf dem Teller. Damit gibt's auch vor engen Liegeplätzen keine Probleme mit dem Einparken. Resümee: Fahreigenschaften, die auch von Einsteigern beherrschbar sind.

**Solide Ausstattung**

Auf der elegant integrierten Badeplattform achtern an Stb. die Teleskopbadeleiter unter einem Klappschapp, flankiert von einem Handlauf, der das Anbordkommen erleichtert.

Darüber der Kraftstoffzufüllstutzen und mittig der Wasserskizughaken. Zwei Belegklampen an der Rumpfaußenseite nehmen die Festmacher auf.

**Große Badeplattform wahlweise**

Wem die Badeplattform in dieser Dimension nicht ausreichend breit genug erscheint, auch dem kann geholfen werden. Die Werft bietet eine Verlängerung an, die zwar beim Testprobanden nicht montiert war, jedoch im Prospekt gezeigt wird.

Sie verleiht dem Achterschiff den Ski-Racer-Look. Dass sämtliche Trittplächen, die mit Wasser in Berührung kommen, Antislipstruktur aufweisen, versteht sich eigentlich von selbst.

**Alles gut durchdacht**

Im Plichtboden des Cockpits ein Staufach für Sperriges und gleichzeitig die Aufnahmebuchse für einen Teleskoptisch. Sauber verarbeitet und eingefasst, der Teppichboden herausnehmbar, um ihn auf diese Weise einfacher reinigen zu können und auch die Hand-



1



2



3

1. Eine der Bootsgröße entsprechende Schlupfkajüte. Sie bietet Platz für zwei Personen.

2. Besten Seitenhalt geben die multiverstellbaren Schalenstühle, die auch in Offshoreposition geklappt werden können. Übersichtliche und gefällige Design des Fahrstands.

3. Praktisch ist der Stauraum im Plichtboden. Das Luk wird von einer Gasdruckfeder gehalten. Der Teppichboden kann leicht herausgenommen werden.

4. Sauber verpackt versteckt sich die Persenning samt Gestänge unter der zweigeteilten Motorabdeckung. Davor befindet sich weiterer Stauraum.



4

lenzumpeneinrichtung kann von hier aus bedient werden.

### Ausstattung des Cockpits

Das Cockpit selbst, ausgestattet mit indirekter Beleuchtung im Fußraum und unauffällig installierten Lautsprechern, macht auch bei Nässe von oben keine Probleme, denn durch gut proportionierte Lenzlöcher sollte es eigentlich immer wieder trocken fallen.

Beiderseits in den Wegerungen reichlich Staumöglichkeiten, auch für unhandliche Utensilien, wie Paddel oder Bootshaken.

Zwei Schalensitze mit hervorragendem Seitenhalt, um 360° drehbar, horizontal zu verschieben und in Offshoreposition zu verwandeln, dominieren im Cockpit.

Vor dem Beifahrer ein ins Laminat eingepasstes Spülbecken, kombiniert mit Handdusche, stabilem Handlauf davor und gegenüber der Steuerstand.

Dieser Arbeitsplatz des Rudergängers präsentiert sich kompakt, übersichtlich und in jeder Beziehung ergonomisch gestaltet.

Gut im Blickfeld die Armaturen für Ladekontrolle, Motorwassertemperatur, Geschwindigkeit, Trimmstellung des Antriebs, Motordrehzahl, Öldruck und Kraftstofftankpegel.

Rechts vom vertikal verstellbaren, mit Kunststoffummantelten Ruder sind diverse Kippschalter angeordnet, die das Ansteuern der unterschiedlichen Bordfunktionen ermöglichen, links verdeckt hinter einer Klappe das CD-Radio. Perfekt abgestimmt auf die Sitzposition ist die Einhebel-schaltung, dem Sitzkomfort ausgesprochen zuträglich ist eine ins GFK eingeformte Fußstütze.

### Integrierte Tritte

Den Weg in die Kabine gibt eine Schiebetür frei, die im geöffneten Zustand hinter dem Steuerstand verschwindet. In ihre Flächenstruktur wurden zwei Tritte einlaminiert, die so den Weg aufs Vorschiff erleichtern. Die V-Koje unter Deck entspricht

dem üblichen Standard, kann zum Doppelbett umgebaut werden und bietet zudem auch Stauraum unter den Sitzflächen und hinter den Rückenlehnen.

An die Verkabelung des Steuerstandes kommt man ebenfalls von hier heran. Für Erleuchtung bei Dunkelheit sorgen künstliche Lichtquellen, ein Milchglasluk in der Kabinendecke erledigt dies bei Tageslicht. Und wenn mal große „Not am Mann/Frau“ ist, auch daran wurde gedacht: denn unter dem Cockpitboden findet sich noch Platz für eine Porta Potti.

Der Weg aufs Vorschiff führt, wie beschrieben, durch die fünfteilige, mittig aufklappbare, stabile Windschutzscheibe über die Türtritte. Das Deck, eingerahmt von einer flachen, handlaufähnlichen Reling, verbirgt unter einem großen Luk einen Ankerkasten, der so manch größerem Schiff zur Ehre gereichen würde.

Ausgestattet mit verdeckter Festmacherklammer kann er mehr als nur einen „Mickymaus-Anker“ samt Leine aufnehmen. Davor eine VA-Bugleinenrolle, Navigationsbeleuchtung und Beschläge.

## Zahlen

6,22 m	<b>Länge über alles</b>
6,22 m	<b>Rumpflänge</b>
5,72 m	<b>CWL</b>
2,44 m	<b>Breite</b>
1220 kg	<b>Gewicht</b>
1600 kg	<b>Gewicht Testboot</b>
0,48 / 0,91 m	<b>Tiefgang</b>
bis 195 (265) kW/PS	<b>Motorisierung</b>
bis 88 (120) kW/PS	<b>Testmotorisierung</b>
1,7 l Mercruiser Diesel	<b>Motor</b>
132 l	<b>Kraftstofftank</b>
700 kg	<b>Zuladung</b>
8	<b>Personen</b>
2	<b>Schlafplätze</b>
1	<b>Kabine</b>
ab ca. 37 500,- Euro	<b>Preis</b>
ca. 41 000,- Euro	<b>Preis Testboot</b>

Vertrieb: **BootCenter Konstanz, Reichenaustraße 45, D-78467 Konstanz, Telefon +49 (0) 75 31 / 8 93 30; Motorland, Gutenbergstraße 27, D-68167 Mannheim, Telefon +49 (0) 6 21 / 3 38 00 31.**

Hersteller: **Bayliner, 800 S. Gay Street, Suite 1700, Knoxville, TN 37929, www.bayliner.com**

U/min	km/h	(kn)	dB*
800	Leerlauf		69
750 <sup>(1)</sup>	5,1	(2,8)	71
1000	6,4	(3,5)	73
1500	10,9	(5,9)	74
2000	14,7	(7,9)	75
2500 <sup>(2)</sup>	21,5	(11,6)	81
3000	26,3	(14,2)	83
3200 <sup>(3)</sup>	31,7	(17,1)	84
3500	37,4	(20,2)	84
4000	45,2	(24,4)	87
4500	52,3	(28,2)	87
4800 <sup>(4)</sup>	55,7	(30,1)	88

(\*gemessen am Steuerstand; <sup>(1)</sup> = niedrigste Drehzahl eingekuppelt; <sup>(2)</sup> = Gleitgrenze; <sup>(3)</sup> = ökonomische Marschfahrt; <sup>(4)</sup> = Vollast, könnte steilerer Propeller gewählt werden, evtl. 19", da 400 U/min über Nennzahl; Testcrew: 2 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 80%; Wassertank-Füllung: leer, Beschleunigung aus Stand in Gleiten 4 – 5 sec., bis voll 15 sec. Drehkreise in Bootslängen Bb. voraus 1,5, Bb. achtern fast auf Teller, Stb. voraus 1, Stb. nach achtern fast auf Teller. Keine Kavitation in keine Richtung, kinderleicht zu fahren, 3 Ruderumdrehungen von links nach rechts, servounterstütztes Ruder, super Fahreigenschaften. Standardausrüstung: Unter anderem Ankerkasten, Schleppösen, integrierte Badeplattform mit einziehbarer Badeleiter, Sonnendach, Back-to-back-Sitze und zwei Jumpsitze, selbstlenzendes Cockpit, Kabine mit V-Bett, Beleuchtung, komplette Instrumentierung für Kraftstofftank, Öldruck, Geschwindigkeit, Drehzahl, Temperatur, Trimm und Voltmeter, Bilgenpumpe.

Mögliche Extras: Unter anderem Badeplattform-Verlängerung, Bimini-Top, Cockpitverdeck, Seiten- und Heckteile für Sonnendach, Teppich mit Druckknöpfen, Druckwassersystem mit Handwaschbecken, Heckdusche und Chemie-WC.

### Stärken und Schwächen

- + **Verarbeitung**
- + **Ausstattung**
- + **Fahrverhalten**
- + **Manövrierfähigkeit**
- + **Sicherheit**

## Fazit

Mit der amerikanischen Bayliner 652 bekommen künftige Eigner ein Boot, von dem man im Fahrbetrieb kaum annehmen würde, dass es lediglich von einer sparsamen 1,7-l-Dieselmachine befeuert wird. Darauf lassen weder Fahrwerte noch Geräusche schließen. Ein sportlicher Familien-Daycruiser, der auch schon mal das Übernachten an Bord ermöglicht und in einem Design daherkommt, das sich hinter dem Wettbewerb wahrlich nicht zu verstecken braucht. Die Bauqualität der Massenfertigung überzeugt ebenso wie die Ausstattung und einige gute Details wie die Tritte in der Schiebetür.