

Bayliner 642 Cuddy

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

Sportlicher, kompakter Familienflitzer –
auch für längere Törns



Spaßboot in Reinkultur. Selbst bei knapp 80 km/h souveräne Fahreigenschaften in jeder Situation.
Fotos: 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 Schiff 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 Vor-

schiffsunterschluß, das die Möglichkeit bietet, auch 'mal einen längeren Törn abzuspulen, an Bord zu übernachten, eventuell auch nur fürs Wochenende. Wer im Technische-Daten-Kasten 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 sein Fühler auch nach Europa ausgestreckt hat – wie diverse andere Sportbootmarken ebenfalls. Rumpfte man vor Jahren noch die Nase ob des zuweilen kritikwürdigen Qua-

litätsstandards polnischer Bauweise, so ist von diesen Mangelerscheinungen heutzutage erfreulicherweise nichts mehr übrig geblieben. Selbst innereuropäisch setzen 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 Schiff, 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 Drehzahlberggrenze herumstochern zu müssen, darf's doch ein bisschen mehr sein, vor allem dann, wenn tatsächlich einmal die zulässige Personenzahl von sieben Erwachsenen ausgereizt wird.

Die „WasserSport“-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 das konnte sich durchaus sehen lassen, wobei man dem Rumpf sogar noch ein Quäntchen mehr an Speed 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 4.800 U/min eindrucksvoll beweist, die nach etwa 17 – 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 in Verlegenheit kommen. Denn bei einem 360° Kreisbogen von gerade 'mal zweieinhalb bis drei Bootslängen, ist man gut beraten, sich festen Halt zu suchen. Dabei hakt das Unterwasserschiff auch keinen Deut ein, spurtreu wird der durch das hydraulische unterstützte Ruder vorgegebene Kurs gehalten, schmiert achterlich nicht weg und auch der 17 x 21“, 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 Scheuerlei-



Funktioneller, ergonomisch gestalteter Steuerstand.



Üppig dimensionierte Badeplattform.



Klar gegliederte Frontpartie mit Einstieg in die Schlupfkabine.



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



Gut zugängliche, riesige Stauräume unter den Sitzbänken.



Bietet zwei Personen ausreichend Schlafplatz, die Kajüte im Vorschiff.



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

sten-Niveau, dennoch, nie kommt das Gefühl von Unsicherheit auf. Leichtgängig 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 dadurch die Fahrsicherheit beeinträchtigt.

Gleiches gilt auch bei optimaler Antriebsstrimmung in mittlere Position und dem Abreiten der Wellenkämme unter Volllast. Satt und vertraueneinflößend sowohl die akustische Präsentation beim Wiedereinsetzen nach dem Sprung – kein hol klingendes, „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 Trimmtaste in der Einhebelschaltung, bei gleichzeitiger Gaszufuhr-Reduzierung, macht's möglich, um 2.200 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 Planens abzusacken. Als optimale, ökonomische Marschfahrt legen wir uns auf 2.700 U/min fest, 41,8 km/h, (22,6 kn), bei einem Geräuschpegel von moderaten 72 dB(A) am Steuerstand, die auch noch stimmchonende Konversation zulässt.

Schlussendlich noch ein Check in Sachen manövrieren und einparken, der sich aufgrund der gewöhnungsbedürftigen Strömungsverhältnisse an den Stegen des BootCenter Konstanz, unweit des gleichnamigen Bodensee-„Trichters“, mitunter als etwas problematisch darstellen kann. Doch dank der perfekten Geradeauslauf-Eigenschaften, auch nach achtern, den Drehkreisen in jede Fahrtrichtung von fast auf dem Teller bis $1\frac{1}{4}$ Bootslängen bei niedrigsten Motor-U/min, kann auch dieser Punkt positiv abgehakt werden.

Ausstattung und Verarbeitung

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 Trittplätzen angeboten werden. Steuerbords ein aufzuklappender Durchgang von achtern ins Cockpit mit Stauraum darunter, in Kombination 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, Klapp-tisch im Cockpit und soliden Festmacher-Beschlägen, die auch das Legen einer Spring ermöglichen.

Zusammenfassung

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/Leistungsniveau, das sich sehen lassen kann. Claus D. Breitenfeld



Eisfach unter der achterlichen Sitzbank.



Bequemer Durchstieg auf Vorschiff, dank integrierter Stufen in der Kabinentür.



Chemietoilette im Vorschiff.



Vorschiff mit Antislipstruktur und Lichtschlitzen.



Kleines Handwaschbecken vor dem Beifahrersitz.

Herstellerland: Polen
Werk: Bayliner/USA
Importeur und gefahren bei: BCK – BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG, Reichenaustr. 53, D-78467 Konstanz, Tel.: 07531-89330, www.bootcenter.com

Länge ü. A. (m): 6,53
 Breite ü. A. (m): 2,44
 Tiefgang ca. (m): 0,85 / 0,35
 Freibord ca. (m): 0,80 – 1,15
 Höhe ü. WL ca. (m): 1,45
 Kabinenhöhe ca. (m): 1,15
 Gewicht leer ca. (kg): 1.400
 Testgewicht ca. (kg): 1.700
 Baumaterial: GfK
 Motorisierung Test kW (PS): 162 (220)
 Motorisierung von – bis kW (PS): 99 – 162 (135 – 220)
 Motorenart: Innenborder
 Antriebsart: Z
 Kraftstofftank (l): 125
 Frischwassertank (l): 38
 CE-Kat.: C / 7 Pers.
 Schlafplätze: 2
 Sitzplätze: 7
 Kabinen: 1
 Preis Testboot ab € 40.147,- (ohne Nachrüstung)
 Preis ab € 34.095,- mit 99 kW (135 PS)

Testmotorisierung:
 Hersteller/Modell: MerCruiser 4.3 MPI, ECT/A1, V6 162 kw (220 PS)
 Drehzahl, max. (U/min): 4.400 – 4.800
 Kraftstoffart: Benzin
 Antrieb: Alpha II
 Propellergröße: 17 x 21“, 3-Blatt, VA

Messwerte: Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁶
650 ¹	5,4	(2,9)	58
1.000	9,1	(4,9)	61
1.500	11,6	(6,3)	62
2.000	16,3	(8,8)	67
2.200 ²	28,9	(15,6)	70
2.500	38,5	(20,8)	71
2.700 ³	41,8	(22,6)	72
3.000	47,2	(25,5)	73
3.500	57,7	(31,2)	74
4.000	66,8	(36,1)	77
4.500	74,1	(40,0)	82
4.800 ⁴	77,7	(42,0)	85

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; (5 = gemessen am Steuerstand; 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 1/4; Testcrew 2 Personen.

Standardausstattung: Unter anderem klappbare Beifahrerlehne, großer Ankerkasten, integriertes Bimini-verdeck-Fach, Vorbereitung Armaturenbrett für Flatscreen.