

TEST BAYLINER VR5 CUDDY

# HAPPY WEEKEND

Die im vorigen Herbst vorgestellte Bayliner VR5 Cuddy gehört zur Gattung der kompakten Weekender. SKIPPER Bootshandel erprobte den geräumigen GFK-Gleiter in Kombination mit einem 84,6 kW leistenden Mercury-F115-Viertakt-Außenborder.



Mit dem temperamentvoll zur Sache gehenden Mercury F115 ELPT EFI CT am Heck zeigt sich die Bayliner VR5 Cuddy passend motorisiert

## TEST BAYLINER VR5 CUDDY

Unser Testboot-Lieferant, die in Berlin-Spandau ansässige Bootscenter Keser GmbH, kann auf eine jahrzehntelange Erfahrung verweisen, wenn es um die Konstrukte des traditionsreichen US-Fabrikates Bayliner geht. Schon in den frühen 1970er-Jahren befasste sich Gerhard Keser, damals in der Rolle eines bundesdeutschen Wassersport-Pioniers, mit den sportiven Kunststoff-Booten, um sie auf dem hiesigen Markt bekannt zu machen und dauerhaft zu etablieren. Seit geraumer Zeit hat es die geneigte Kundschaft des weithin bekannten Familienunternehmens vorwiegend mit Junior-Chef Mike Keser (39) zu tun, der sehr erfolgreich in die Fußstapfen seines Vaters getreten ist und sich, wie man ja weiß, auch als professioneller Yachtvercharterer betätigt. Doch zurück zu den Bayliner-Booten, die es aktuell

in fünf Bauserien, in 25 Ausführungen und in Längen von 4,93 bis 8,15 m gibt. Der flächendeckende Vertrieb und die Markenpräsenz auf den bedeutenden Fachmessen wird durch ein engmaschiges Händlernetz gewährleistet. Die 1957 gegründete Bayliner-Werft wurde bereits 1986 in die amerikanische Brunswick Corporation eingegliedert und gilt wie Sea Ray, Boston Whaler oder Hatteras als ein Eckpfeiler der maritimen Konzernsparte. Gleich mehrere der primär für die europäische Käuferklientel entwickelten heutigen Bayliner-Typen stammen aus polnischer Fertigung. Darunter die 6,23 m lange und 2,44 m breite Bayliner VR5 Cuddy, die bei Slepsk Yacht Shipyard im podlachischen Bootsbauzentrum Augustów als Handlaminat aus der Form gehoben wird. Das kompakte Trailerboot wurde wahlweise für die Bestückung mit Innen- oder -Außenbordern konzipiert, wobei die letztgenannte Versi-

on auch ohne Motor verfügbar wäre, und zwar zu einem Kurs von 24.115 Euro. In Anbetracht der verlockend kalkulierten Bayliner-mit-Mercury-Paketpreise sollte man jedoch besser gleich mit der Anschaffung eine maßgeschneiderten Boot-Motor-Gespans liebäugeln. Unsere gemäß der CE-Zertifizierung C für acht Personen plus Gepäck oder 1.231 kg Zuladung freigegebene Probandin verfügt über einen mit ausgeprägten Längsstringern versehenen und kräftig aufgekimmten V-Rumpf, der eine gute Rauwassertauglichkeit, verbunden mit hoher Spurstabilität, in Aussicht stellt. Für den Praxistest auf der bei drei bis vier Windstärken ziemlich kabbeligen Havel haben wir die Variante mit Mercurys F115 ELPT EFI CT am Start, der aus 2,1 l Hubraum eine Propellerwellenleistung von 84,6 kW (115 PS) generiert. Das unbelastet rund 1.220 kg schwere Sportkabinenboot, von dem im

1. Im hochbordigen Cockpit der Bayliner VR5 Cuddy fühlt man sich sicher aufgehoben. Die weit nach achtern gezogene Frontscheibe bietet guten Windschutz
2. Immerhin 132 cm hoch ist die erstaunlich geräumig ausfallende Bugkabine. Die Kojenfläche misst genau 185 x 173 cm
3. Symmetrisch gestalteter Steuerstand mit dunkelgrau eingefärbtem Armaturenbrett. Zwischen den Lenkanschlägen liegen gut abgestimmte, aber recht schwergängige viereinviertel Ruderdrehungen
4. Blick ins selbstlenzende Cockpit mit L-Bank und achterlicher Sonnenliege
5. Als Bestandteil eines empfehlenswerten Zubehör-Sets ist ein Chemie-WC zu haben



3

ersten Produktionsjahr nicht weniger als 75 Einheiten an den Mann beziehungsweise an die Frau gebracht werden konnten, betritt man über den auffallend groß geratenen Hecksteg, dessen 225 x 64 cm messende Oberfläche eine wirkungsvolle Antirutsch-Struktur aufweist. Ein steuerbordseitiger Gang führt direkt ins selbstlenzende Cockpit, wo sich der Betrachter mit einem erstklassigen Platzangebot konfrontiert sieht. Als maximale innere Bordwandhöhe werden sehr gute 88 cm notiert, und unter dem als Extra gelisteten Bimini-Top, das mit

Heck- und Seitenteilen ein komplett zu verschließendes Camperverdeck ergibt, beträgt die Stehhöhe 1,93 m. Allerdings sei angemerkt, dass man beim sachgerechten Aufbau der neunteiligen Cabrio- bedachung die Ruhe behalten muss, und zwar für gefühlte zehn Minuten ...

Oberhalb eines voluminösen Heckstau- fachs, das beim Inboard-Modell als Maschinenraum dient, wurde eine 203 x 85 cm große Sonnenliege mit verstellbarem Kopfteil angeordnet. Dass die Fixierung der Polsterauflagen mittels störanfälliger

Druckknöpfe erfolgt, ist erwiesenermaßen nicht das Gelbe vom Ei. Die Fondbank wurde in L-Form realisiert und bezüglich des Härtegrades bequem gefedert. Clevererweise kann man die Rückenlehne des Beifahrersitzes ganz simpel umklappen, so dass eine weitere komfortabel abgestimmte Liege zum Sonnenbaden entsteht. Diese misst 195 x 74 cm. Dass der metallische Sitzbügel partiell mit dem Gelcoat in Berührung kommen und eventuell ärgerliche Scheuerstellen auf der spiegelblanken Außenhaut des Bootes verursachen könnte,



5

# TEST BAYLINER VR5 CUDDY

1. Macht (Ein-)Druck – der vierzylindrige Viertakt-Motor vom Typ Mercury F115 erweist sich als enorm durchzugsstark
2. Die achterliche Liegefläche eignet sich prima für ein entspanntes Sonnenbad
3. An Steuerbord gibt es eine begehbare Verbindung zur integrierten Badeplattform
4. Das Heckstaufach der getesteten Bayliner VR5 Cuddy fällt, wie man sieht, außergewöhnlich groß aus



sollte man natürlich im Auge behalten. Nichts zu beanstanden haben wir an der Sitzposition des Skippers, der griffgünstig postierte Bedienelemente, ein symmetrisch gestaltetes Armaturenbrett und ein gummiummanteltes Dreispeichen-Ruder vor sich hat. Zwischen den Lenkansschlägen liegen viereinviertel Umdrehungen, die in der Praxis weniger leichtgängig auszuführen sind als es die als Option verbaute Hydraulik eigentlich vermuten lässt. Die hoch aufragende, aber durchaus elegant gestylte Echtglas-Panoramasscheibe bietet einen guten Windschutz. Um den an der Bugspitze befindlichen Ankerkasten zu erreichen, erklimmt man die in die Kabinentür eingeformte Treppe und gelangt durch das mittlere Scheibensegment aufs Vorschiff. Gegen 650 Euro Mehrkosten wird dann tatsächlich eine dritte Sonnenliege geliefert.

Wer seine Beine lieber im Bootsinneren als unter freiem Himmel ausstreckt, der kann dies in der 132 cm hohen und

mit zwei LED-Spots beleuchteten Kabinenabteilung tun. Auf gewöhnliche Bulleyes wurde zugunsten von modischen länglichen Seitenfenstern verzichtet. Hinzu gesellt sich ein quadratisches Skylight, das sich kurzerhand öffnen und Frischluft hereinströmen lässt. Richtig viel Platz bietet die 185 x 173 cm große Schlafstatt, deren Polster eine Materialstärke von 90 mm aufweisen. Die Doppelkoje reicht allemal aus, um im Verlauf eines Wochenendtröns in einem fremden Hafen zu übernachten. Die Deckenverkleidung aus hellem Kunstleder ist mit der erforderlichen Sorgfalt verklebt, also gibt es auch hier keine Kritik. Nach dem Kalt-

start summt der F115 wie eine Biene, die sich bei abgelesenen 650 min<sup>-1</sup> mit gemächlichen 2,5 kn in Bewegung setzt. Wir steigern nacheinander auf 1.500 und 2.000 min<sup>-1</sup>, protokollieren bei 5,4 beziehungsweise 6,3 kn eine gewisse Tendenz zum gleitertypischen Gieren. Sauber als Verdränger unterwegs ist die Bayliner bei 2.500 min<sup>-1</sup> und 7,4 Knoten, ehe knapp oberhalb von 3.500 Touren pro Minute der Eintritt in die Gleitphase vollzogen ist. Mit zweiköpfiger Crew geht das Boot bei 4.000 min<sup>-1</sup> exakt 18 Knoten. Erhöht man auf glatte 5000 min<sup>-1</sup> und optimiert den Trimm, stehen mit weit nach achtern verlagertem Wasserabritt 25 kn auf dem GPS-Dis-

play. Oben herum beweist der bullige Mercury F115 dann sein enormes Beschleunigungspotenzial, das bei 6.100 min<sup>-1</sup> einen beachtlichen Topspeed von 31 Knoten mit sich bringt. In forciertem Kurventempo liegt die VR5 Cuddy genauso sicher im Wasser wie beim Überqueren der steilen Fotoboot-Heckwelle. Unser Fazit: Mit dem 115-PS-Mercury am Heck erhält man für überschaubare 30.500 Euro ein problemlos trailerbares Universal-Sportboot. Größter Vorteil des unkomplizierten 21-Footers ist das wirklich außergewöhnliche Platzangebot. ■

Text & Fotos: Peter Marienfeld

## TECHNISCHE DATEN

**Länge über Alles:** 6,23 m  
**Breite:** 2,44 m  
**Tiefgang (Antrieb abgesenkt):** 0,88 m  
**Gewicht (o. Motor):** ca. 1.220 kg  
**CE-Kategorie:** C  
**Max. Personenzahl:** 8  
**Kojenzahl:** 2  
**Brennstofftank:** 132 l  
**Wassertank (opt.):** 38 l  
**Baumaterial:** GFK  
**Motorisierung:** Außenborder, werftseitig empfohlene Leistung 73,6 bis 110,3 kW (100-150 PS)  
**Grundpreis:** 24.115 € (ohne Motor), 29.200 € mit Basismotor Mercury F100 ELPT EFI, Leistung 73,6 kW (100 PS), Preis mit Testmotorisierung ab 30.500 €

### MOTOR AM TESTBOOT

Mercury F115 ELPT EFI CT, Viertakt-Außenborder mit elektronischer Multiport-Benzineinspritzung, Leistung 84,6 kW (115 PS), Zylinder-

zahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 90 x 81 mm, Hubraum: 2,1 Liter, Gewicht: 165 kg, maximaler Drehzahlbereich: 5000-6000 min<sup>-1</sup>, Einzelpreis 15.039 €

### STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, Windschutzscheibe mit Mitteldurchstieg, Cockpit- und Kabinenpolster, Badeplattform, Bugreling, Bug- und Heckösen, Batteriehaupschalter, Signalhorn, Handschuhfach, Radio mit Lautsprechern, achterliche Sonnenliege, 132-Liter-Einbautank

### LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Hydraulische Lenkung (850 €), Bimini-Verdeck (800 €), ergänzende Heck- und Seitenteile fürs Bimini-Verdeck (850 €), Cockpitplane (600 €), Sonnenpolster für den Vorschiffbereich (650 €), Heckdusche und Handwaschbecken (600 €), Teakholz-Bodenbelag im Cockpit (1.000 €), Wakeboard-Tower mit integriertem Bimini-Verdeck (2.800 €), elektrische Ankerwinde (1.650 €), Komfort-Zubehör-Paket, bestehend aus Chemie-Toilette, Sisal-Teppich und Teakholz-Tisch (1.400 €)

### SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	650 min <sup>-1</sup>	50 dB(A)	0 kn
	650 min <sup>-1</sup>	51 dB(A)	2,5 kn
	1000 min <sup>-1</sup>	57 dB(A)	3,9 kn
	1500 min <sup>-1</sup>	60 dB(A)	5,4 kn
	2000 min <sup>-1</sup>	67 dB(A)	6,3 kn
	2500 min <sup>-1</sup>	69 dB(A)	7,4 kn
	3000 min <sup>-1</sup>	72 dB(A)	9,2 kn
	3500 min <sup>-1</sup>	73 dB(A)	12,5 kn
	4000 min <sup>-1</sup>	76 dB(A)	18,0 kn
	4500 min <sup>-1</sup>	78 dB(A)	22,7 kn
	5000 min <sup>-1</sup>	79 dB(A)	25,0 kn
	5500 min <sup>-1</sup>	81 dB(A)	28,5 kn
	6000 min <sup>-1</sup>	84 dB(A)	30,7 kn
(Volllast)	6100 min <sup>-1</sup>	85 dB(A)	31,0 kn

**Revier:** Havel bei Berlin-Spandau,  
**Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 13° C, **Luft:** 15° C,  
**Wind:** 3-4 Bft., **Tanks:** Benzin 40 l (30 %), Wasser leer

- ➕ Für ein Boot dieser Größe sehr beachtliches Raumangebot
- ➕ Einwandfrei zugängliche Bugkabine mit zwei vollwertigen Kojen
- ➕ Ansprechende GFK-Qualität, bequemer Härtegrad der Polster
- ➕ Richtig platzierte Niro-Handgriffe, angenehm hohes Freibord
- ➕ Funktionale Kombination aus Beifahrersitz und Sonnenliege
- ➕ Gut abgestimmte Antriebsleistung für diverse Einsatzzwecke
- ➕ Attraktive Preisgestaltung mit fertig montiertem Mercury-Motor

- ➖ Befestigung der Cockpit-Polster mit störanfälligen Druckknöpfen
- ➖ Bei flinken Hafenmanövern relativ schwergängige Lenkung
- ➖ Boot reagiert beim Rangieren recht empfindlich auf Seitenwind

### INFORMATIONEN UND WERFT

**Bootscenter Keser GmbH** (offizieller Bayliner-Händler und Lieferant des Testbootes), Heerstr. 199, 13595 Berlin, Tel. 030-3620800, [www.bootscenterkeser.de](http://www.bootscenterkeser.de)

**Bayliner Marine**, S. Gay Street 1200, Knoxville TN 37934, USA, Kontaktadressen der deutschen Händler unter [www.bayliner.com](http://www.bayliner.com)