

Bayliner VR 5: Mehr Platz, mehr Spaß

Die Bayliner VR 5 tritt mit dem Anspruch an, zahlreiche Wassersportwünsche zu erfüllen. Wie sie sich dabei schlägt, zeigt unser Test.

By Dieter Wanke
October 17, 2016

Es ist bekannt, dass große US-Werften wie Bayliner ihre kleineren Modelle auch in Europa bauen lassen. Die neue, größere Bayliner VR 5 ersetzt das bisherige Modell 185 BR und wird in Polen gefertigt. Aus dem 18-Füßer wurde ein stattliches nun ein stattliches Boot, auf dem die bis zu acht Personen ein spürbar besseres Platzangebot vorfinden. Das Konzept richtet sich insbesondere an Familien, die Spaß auf dem Wasser in vielen Varianten und in vollen Zügen genießen möchten, denn zum gelegentlichen Wakeboarden oder Wasserskifahren eignet sich das Boot ebenso, wie für Tagestouren oder Ausflüge mit Freunden. Wem das Konzept zusagt aber nur mit mehr Platz gedient ist, dem sei die Bayliner VR 6 empfohlen, das sehr ähnlich aufgebaute Flaggschiff der Bowrider-Serie. Mit ihrer Länge von 6,20 Metern und 2,55 Metern Breite ist die VR 5 bei einem Gewicht von knapp 1,6 Tonnen natürlich bestens trailerbar, vorausgesetzt, man verfügt über ein entsprechendes Zugfahrzeug und den benötigten Anhängerschein.



Viel Platz, viel Sonne: Die Bayliner VR 5 bietet Raum für 8 Personen und das auf wenig mehr als 6 Metern Länge. Foto: Dieter Wanke

Motor innen oder außen

Bei den Motoroptionen hat der Kunde ab dem Modelljahr 2017 die Wahl zwischen der Ausstattung mit Innenbord-Maschine oder der neuen Außenborder-Option. Der Motor soll dabei hinter der Badeplattform angeflanscht werden, die demnach weitgehend erhalten bleibt. Nach Informationen, die uns bei Redaktionsschluss vorlagen, könnten die Innenborder-Modelle der VR 5 allerdings zukünftig wegfallen. Wer sich für das Boot interessiert und Wert auf Einbaumotoren legt, sollte also nicht zu lange überlegen. Vereinzelt listen einige Händler auch schon eine weitere Version des Modells mit Bugkabine, die VR 5 Cuddy. Diese Variante soll ebenfalls ab 2017 das Angebot ergänzen und mit Innen- oder Außenborder angeboten werden. Diese Variante bietet dann eine Übernachtungsmöglichkeit an Bord und verfügt über eine große Liegefläche auf dem Vordeck. Die Baureihe wurde also konsequent erweitert und versucht dabei, verschiedenen Geschmäckern Rechnung zu tragen.



Derzeit nur mit Innenborder, doch demnächst soll es auch eine Version für Außenbordmotorisierung geben. Foto: Dieter Wanke

Kompakte Maße, viele Optionen

Markantester Unterschied zum Vorgängermodell ist der breit auslaufende Bug, der einen fast quadratischen Innenraum entstehen lässt. Bayliner folgt damit dem allgemeinen Trend nach mehr Bugraum. Das wirkt auf den ersten Blick zwar weniger schnittig, bringt aber spürbare mehr Platz für Mitfahrer. Durch eine zusätzliche Polstereinlage und eine einschiebbare Rückenlehne, die für 340 Euro zu haben ist, entsteht hier eine große Liegefläche, für bis zu drei Personen, wobei unter den Polstern reichlich Stauraum für Bordzubehör bleibt. Der Weg nach achtern und zum Cockpit führt durch die mittig aufklappbare Windschutzscheibe, wobei es in der Backbordkonsole praktischerweise zusätzlichen Stauraum gibt.



Die VR 5 bietet Stauraum in der Backbordkonsole, einen mittigen Durchgang zum Bugcockpit und einen übersichtlichen Arbeitsplatz für den

Fahrer. Foto: Dieter Wanke

Im Cockpit bietet die VR 5 ein recht variables Mobiliar, mit einer raffinierten Sitz- und Liegefläche an Backbord: Durch einfaches Umlegen der Rückenlehne entstehen hier durch verschiedene Einstellungen entweder eine Sonnenliege oder ein Beifahrersitz, der wahlweise nach hinten oder vorne zeigt. Zwischen den Konsolen gibt eine große Bodenklappe den Zugang zu weiterem Stauraum frei, der durch seine Länge auch Wakeboards oder Wasserski aufnehmen kann. Der Steuerstand überzeugt durch ergonomisch auf den Fahrer ausgerichtete Rundinstrumente und übersichtlich angeordnete Bedienelemente. Gut genutzt wurde von den Konstrukteuren auch der Stauraum unter der Rückbank, der durch seine Innenschale bei Bedarf auch als großzügige Eisbox dient. Die Rückenlehne der hinteren Sitzbank und die Sonnenliege im Heck bilden die Motorraumabdeckung an deren Steuerbordseite ein Durchgang direkt auf die großzügige Badeplattform führt. Das verstellbare Kopfteil der Sonnenliege dient dabei gleichzeitig als Tür für den Ausstieg.



Clever: Das Nutzen des Stauraums unter der Rücksitzbank als Kühlbox. Foto: Dieter Wanke

Natürlich lässt sich die L-förmige Sitzgruppe im Cockpit auch durch einen Tisch ergänzen, was zwar praktisch ist, sich aber mit einem Aufpreis von 230 Euro zu Buche schlägt. Die Badeplattform verfügt an Steuerbord über eine Badeleiter, die auch vom Wasser aus zu bedienen ist und für 374 Euro auch mit Teakimitat belegt werden kann. Dieser Belag lässt sich auch für den gesamten Cockpitboden ordern und kostet zusätzlich 850 Euro. Wer das Sonnendach mit Heck- und Seitenteilen für 1.080 Euro bestellt, bekommt dafür einen gewissen Wetterschutz. Wakeboarder hingegen dürften sich eher für den Tower mit integriertem Bimini interessieren, der für 3.468 Euro in der Zubehörliste steht.



L-förmige Bank im Heck mit variablem Beifahrersitz. Foto: Dieter Wanke

Ordentlich Dampf aus 200 PS

Laut Preisliste ist der Mercruiser 4,5 l MPI mit 149 kW (200 PS), der im Testboot montiert war, auch der Standardantrieb für die VR 5. Allerdings ist das Boot auch mit der Vergaserversion des Mercruiser 3,0 L mit 101 kW (135 PS) bestellbar, wobei die Kraft grundsätzlich von Z-Antrieben des Typs Bravo One mit Einzelpropellern ins Wasser gebracht wird. Nach Beschleunigung aus dem Stand setzte bei unserem Test nach neun Sekunden bei 2700 Umdrehungen mit 17,1 Knoten die Gleitfahrt ein. Dabei verdeckt der ansteigende Bug nur kurz die Sicht nach vorne. Bis die Höchstgeschwindigkeit von satten 39 Knoten erreicht ist, vergehen 34 Sekunden. Dabei zeigt der Drehzahlmesser 5000 Touren an, was um 200 Umdrehungen höher war, als die vom Hersteller spezifizierten Maximaldrehzahl des Motors. Vollkreise waren mit einer Drehzahl von 3000 Umdrehungen bei einem Durchmesser von zwei Bootslängen fahrbar. Im welligen Adriawasser waren bei unseren Fahrversuchen aber auch die Grenzen des Rumpfes spürbar, der bei schneller gefahrenen Kurven mit überdurchschnittlicher Neigung und sensiblem Fahrverhalten reagierte. Bei langsamer Geradeausfahrt war ein bauartbedingtes Gieren um die Längsachse spürbar. Da der Verbrauch von den Instrumenten im Testboot nicht angezeigt wurde, kann über die Reichweite mit dem 132-Liter-Kraftstofftank keine Aussage gemacht werden.



Mit der 4,5-Liter-Mercurier-Maschine, die 149 KW leistet, erreichte die VR 5 im Test fast 40 Knoten. Foto: Dieter Wanke

Sportlich, preiswert und universell

Die neue Bayliner VR 5 kann insbesondere durch ihr großzügiges Platzangebot und eine clevere Raumaufteilung überzeugen. Stauraum und Haltegriffe sind reichlich vorhanden, das Qualitätsniveau ist gut. Wenn auch der kleinere Vierzylinder ausreicht, würden wir dennoch zu dem im Testboot verwendeten Antrieb in Form des Mercurier 4,5 I-200 raten, denn der bietet insbesondere bei hoher Zuladung größere Leistungsreserven, und sagen wir es auch ehrlich: mehr ein ganzes Stück mehr Fahrspaß. Berücksichtigt man die bereits angekündigten Weiterentwicklungen für die Bestückung mit Außenbordern und die Kabinenversion machen die VR 5 zu einem Allrounder für vielfältige Ansprüche.



Kompakt und stimmig: Die Bayliner VR 5 mag zwar als Einsteigermodell gelten, doch ihre Vielseitigkeit macht dieses Boot für eine breite Kundenschicht interessant. Foto: Dieter Wanke

Zum Schluss noch ein Wort zu den Preisen: Der Listenpreis der VR 5, wie von uns getestet, also mit dem Mercruiser 4,5 l MPI, liegt bei 35.169 Euro, zuzüglich Frachtpauschale von 850 Euro. Wer vor Jahresende das Boot mit der schwächeren 3-Liter-Maschine bestellt, bezahlt knapp 6000 Euro weniger. Ab Januar 2017 wird nur noch der Mercruiser 3,0 l MPI ECT (Katalysator) angeboten, der dann eine Kraftstoffeinspritzung besitzt, wofür es aber nur noch einen Preisabschlag von 3.511 Euro gegenüber der stärkeren Motorisierung geben soll. Wird hingegen der Mercruiser 4,5 l-200 MPI in der ECT-Version geordert, verteuert sich das Boot um 2.440 Euro. Die ab 2017 verfügbare Version der VR 5 für die Montage von Außenbordern steht mit 20.990 Euro in der aktuellen Preisliste, allerdings ohne Motor oder Montagekosten, die vom Motorlieferanten bzw. der Kalkulation des Händlers abhängen. Grundsätzlich wird das Boot aber mit Pre-Rigging für Antriebe von Mercury geliefert.

Technische Daten Bayliner VR 5

Länge: 6,20 m

Breite: 2,55 m

Tiefgang: 0,78 m

Leergewicht: 1.542 kg

Baumaterial: GFK

CE-Kategorie: C

Zulässige Personenzahl: 8

Brennstofftank: 132 l

Motorisierung: Innenborder, Benzin mit einer Leistung ab 101 kW (135 PS) bis 149 kW (200 PS), frühere Europa und US-Modelle bis 164 kW (220 PS)

Grundpreis mit Testmotorisierung Mercruiser V6 4,5 l-200 MPI: 35.169 Euro zuzüglich 850 Euro

Drehzahl	Schallmessung	Geschwindigkeit (GPS)
850 min-1 (Leerlauf)	60 dB(A)	0 kn
900 min-1 (Eingekuppelt)	61 dB(A)	2,8 kn
1000 min-1	64 dB(A)	3,8 kn
1500 min-1	69 dB(A)	5,7 kn
2000 min-1	69 dB(A)	6,6 kn
2500 min-1	73 dB(A)	7,7 kn
3000 min-1	78 dB(A)	20,9 kn
3500 min-1	79 dB(A)	24,1 kn
4000 min-1	80 dB(A)	31,1 kn
4500 min-1	81 dB(A)	36,5 kn
5000 min-1	83 dB(A)	39,0 kn

Messung mit Mercruiser V6 4,5 l MPI, Leistung 149 kW (200 PS)

Revier: Adria vor Split, Besatzung: 3 Personen, Wasser 18 °C, Luft 21 °C, Wind 2-3 Bft., See: 2, Tank: Benzin: 99 l, (75%)

Quelle: <http://de.boats.com/bootstests/bayliner-vr-5-mehr-platz-mehr-spass/>