



Die fahrtstabile Bayliner Discovery 246 erreicht während des Skipper-Tests auf der Havel eine Spitzengeschwindigkeit von 34,4 Knoten

US-Cruiser im Klassik-Look

Bayliner Discovery 246

Die im Saisonverlauf 2007 vorgestellte Bayliner Discovery 246 wird nach dem deutschen Messedebüt vor einem Jahr nun zum zweiten Mal in der Rheinmetropole zu besichtigen sein. Zwischendurch konnten wir dieses Boot, angetrieben von einem MerCruiser-V8-Benziner mit 194 kW, in der Praxis erproben.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Bayliner zählt zu den bekanntesten Bootsfabriken der Welt. Eingebunden in den amerikanischen Brunswick-Konzern, hat die 1960 gegründete Werft den Begriff Großserienhersteller wie kaum ein anderes Unternehmen geprägt. Ihre seit jeher aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigten Entwürfe entstehen in mehreren Produktionsstätten in den USA, Brasilien und Mexiko. Momentan setzt sich die Bayliner-Range aus 22 Varianten in Längen zwischen 17 und 35 Fuß zusammen. Das aktuelle Portfolio beinhaltet trailerbare Bowrider, Cuddy Cabins und Deck Boats, die auch auf dem europäischen Markt sehr beliebten Sportcruiser sowie einige weitere Modelle, die der sogenannten Discovery-Baureihe zu-

zuordnen sind. In diese gruppiert sich neben einer kompakten 9,33-m-Flybridgeyacht die Bayliner 246 ein. Deren markante Silhouette wurde schon in den frühen 90er-Jahren von der Bayliner 24 Classic und später durch die Bayliner 242 Express interpretiert. Typische Merkmale des 7,82 x 2,59 m messenden Testschiffes, das uns der Berliner Regionhändler Bootscenter Keser zur Verfügung stellte, sind der hochbordige Rumpf, eine geräumige Wohnsektion, der von einem Hardtop geschützte Steuerstand sowie das große selbstlenzende Achtercockpit.

Konstruktion

Die vorwiegend von Hand laminierte, teils aber auch im Gewicht reduzierenden Faserharz-Spritzgussverfahren hergestell-

te Discovery 246 wird in einem modernen Bayliner-Werk im Bundesstaat Oregon, also im äußersten Nordwesten der USA, aus der Form gehoben. Das Boot besitzt einen computerberechneten und aufwändig versteiften Rumpf, der durch eingefügte Spantenträger die notwendige statische Festigkeit erlangt. Die einsehbaren Innenflächen der GFK-Schale sind mit einem hellen Schutzanstrich versiegelt, während sich die zweifarbige Gelcoatschicht in strahlendem Hochglanz präsentiert. Auch die stählernen Beschläge, darunter sechs jeweils 20 cm lange Belegklampen, wurden richtig dimensioniert und an passender Stelle verschraubt. Um beim An- und Vonbordgehen übers Vordeck risikoreiche Kletterübungen grundsätzlich auszuschließen, sollte die einteilige Reling aus 25-mm-Rohr besser zweigeteilt sein und so mit einem offenen Bugkorb aufwarten.

Aufteilung

Für acht Personen beziehungsweise eine maximale Zuladung von 767 kg konzipiert, kann die nach CE-Norm C zertifizierte

Bayliner zunächst mit ihrer ergonomischen Aufteilung beeindruckend. Exakt 69 cm hohe Bordwände flankieren die rutschhemmend strukturierte Plicht, in der sich in wenigen Augenblicken ein Kaffeekränzchen unter freiem Himmel arrangieren lässt. Dazu werden die Klappbank vor dem Achtersüß und ein Tisch in Position gebracht, die gen Heck ausgerichteten Einzelstühle komplettieren die Runde. Gut gelungen ist der klar gegliederte Arbeitsplatz des Skippers, der ein Armaturenbrett mit symmetrisch angeordneten Überwachungsinstrumenten vor sich hat. Das fünfspeichige Niro-Ruder liegt wie die weich einrastende Einhebel-schaltung einwandfrei zur Hand. Sehr bequem gestaltet sich der Einstieg in die Wohnabteilung. Direkt neben dem dreistufigen Niedergang inszenierten die Bayliner-Konstrukteure eine 190 x 97 cm große Unterflurkoje, an die der backbordseitige Pantryblock mit serienmäßiger Mikrowelle angrenzt. Der vordere Kabinenbereich avanciert zur Ruhezone, die durch einfache Umbaumaßnahmen auf stattliche 195 x 185 cm zu erweitern ist. Aus der an Steuerbord befindlichen, recht engen Dinette wird bei Bedarf eine weitere Schlafstatt, so



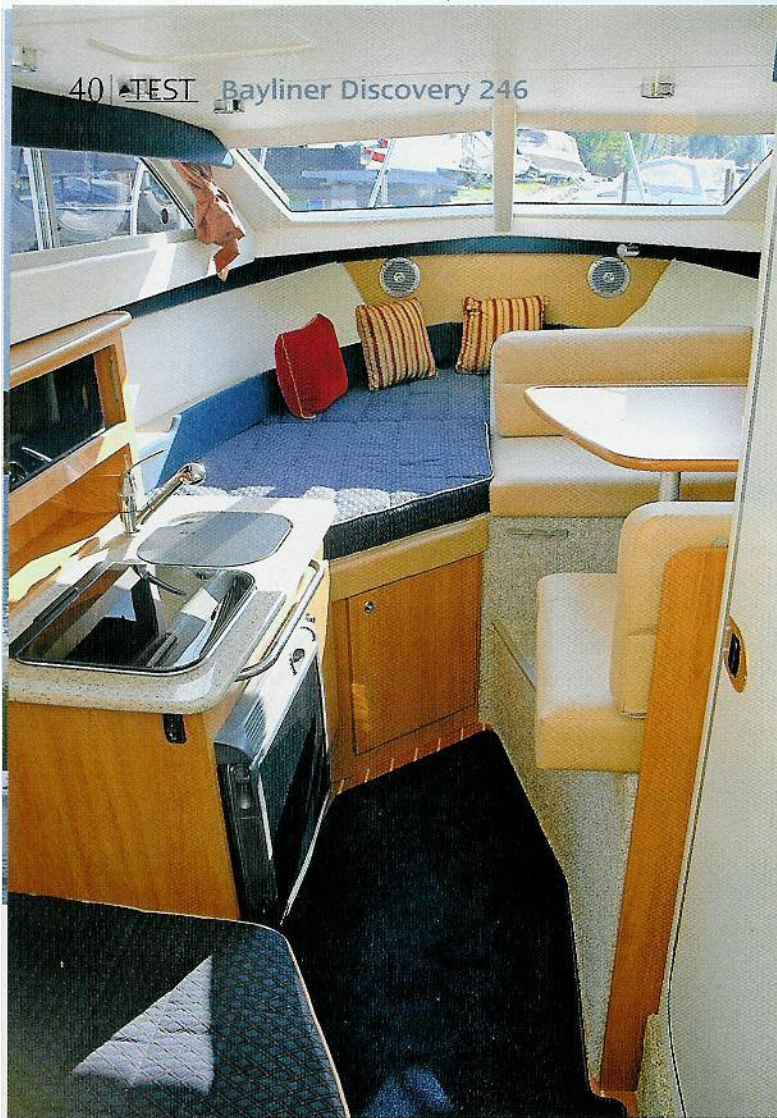
V8-Power unter der Plicht: MerCruisers 194 kW starker 5.0 MPI



Direkt vor dem Achtersüß befindet sich eine klappbare Sitzbank



Der offene Bereich des selbstlenzenden Cockpits bietet viel Platz



Blick in den 188 cm hohen, nicht sonderlich stilvollen Wohntrakt

dass insgesamt fünf Kojenplätze vorhanden sind. Stilistisch gesehen wirkt das von Kunststoffmöbeln dominierte Unter-Deck-Ambiente nicht sonderlich schön. Offenbar steht pflegeleichte Zweckmäßigkeit im Vordergrund, die im 178 cm hohen Toilettenraum ihre Fortsetzung findet. Das stille Örtchen mit Pump-WC ist zwar als Nasszelle mit Duschvorrichtung ausgelegt, eine Entlüftung, die hier zweifellos von Vorteil wäre, sucht man aber vergebens.

Fahren

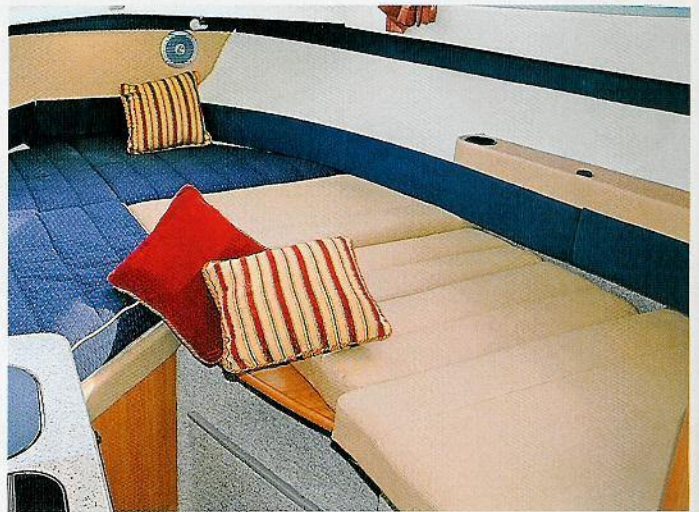
Im Fahrbetrieb macht die unbelastet etwa 3000 kg schwere Bayliner eine durchweg gute Figur. Das in langsamem Verdrängertempo an den Tag gelegte Gieren ist für einen Gleiter mit V-Kielung nichts Ungewöhnliches, wobei sich der Schlingerkurs dank des Bravo-Three-Antriebs mit gegenläufig drehenden Propellern in Grenzen hält. Die Gleitschwelle wird mit 2800 min^{-1} überschritten, ein spritsparender Cruising Speed von 23 Knoten ist bereits ab 3500 min^{-1} möglich. Untermalt von kraftstrotzendem Achtzylinder-Sound, mobilisiert der mit fünf Liter Hubraum und einem elektronischen Multiport-Einspritzsystem ausgestattete MerCruiser 5.0 MPI bei 4500 Umdrehungen pro Minute bulligen Schub, während die Discovery 246 nun auf glatte 30 kn beschleunigt. Nochmals deutlich schneller voran geht es mit abgelesenen 5000 Touren, die Vollgas-Messung ergibt bei optimaler Austrimmung sehr flotte



178 cm hohe Sanitärabteilung mit Pump-Toilette und Dusche



Die gut zugängliche Unterflurkoje misst 190 x 97 cm



Die Dinette lässt sich in eine zusätzliche Schlafstatt umgestalten

34,4 kn, also 63,7 km/h - ein wirklich ansehnlicher Wert. Ebenfalls ansehnlich ist die erstklassige Spurstabilität des Bootes, das infolge der direkt ansprechenden Lenkung unverzüglich auf Ruderbefehle reagiert und sich mit moderater Krängung in die Kurve legt. Mangels natürlichen Rauwassers auf der Havel durchkreuzen wir die steile Heckwelle des Begleitbootes, was unseren Probanden nicht einmal ansatzweise in Verlegenheit bringt. Die abschließenden Rangierversuche im Hafen gegen genauso problemlos vonstatten - ein abruptes



Kommunikativer Treffpunkt der Crew unter freiem Himmel

Umsteuern erzielt sofort den gewünschten Effekt, und zwar sowohl in Vorfahrt als auch beim rückwärtigen Einparken.

Fazit

Bayliners 25-Fuß-Cruiser im Klassik-Look, der neuerdings auch mit einem 162 kW generierenden Yanmar-Diesel geordert werden kann, gefällt durch gute Laufeigenschaften und ein unproblematisches Handling. Uncingeschränkt zu loben ist die konsequente Raumausnutzung an Bord des urig designten US-Gleiters, dessen sinnvoll aufgeteilter Kabinentrakt genügend



Diese dreistufige Treppe führt in die Kabine



Steuerstand mit symmetrisch montierten Instrumenten und fünfspeichigem Ruder

Technische Daten

Länge ü.A.: 7,82 m
 Breite: 2,59 m
 Höhe ü.Wasserlinie: 2,69 m
 Gewicht: ab 3010 kg
 CE-Kategorie: C
 Max. Personenzahl: 8
 Kojenzahl: 3 (+2)
 Brennstofftank: 309 l
 Wassertank: 75 l
 Septiktank: 75 l
 Baumaterial: GFK
 Motorisierung: Innenborder (wahlweise Diesel oder Benzin), Leistung bis 224 kW (305 PS), jeweils in Kombination mit MerCruiser Bravo Three Z-Antrieb
 Grundpreis: 72 628 € mit MerCruiser 5.0 MPI Bravo Three (Leist. 194 kW)

Motor im Testboot:
 MerCruiser 5.0 MPI Bravo Three, V8-Benzinmotor mit elektronischer Multiport-Kraftstoffeinspritzung, Leistung 194 kW (264 PS), Bohrung x Hub: 95 x 88 mm, Hubraum: 5,0 Liter, maximaler Drehzahlbereich: 4600-5000 min⁻¹

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Landanschluss mit Batterielader, Camperverdeck, einknopfbarer Cockpittteppich, intern. Navigationsbeleuchtung, WC-Raum mit Pump-Toilette, Radio-CD-Player, Kompass, Heckdusche, Badesteg, Batterie Hauptschalter, automatische Feuerlöschanlage im Maschinenraum, Pantryzeile mit Kühlschrank, Kocher, Mikrowelle und Druckwasserspüle, Warmwassersystem

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Klimaanlage mit Heizung (2673 €), Navigation-Package inkl. Kartenplotter (1151 €), Suchscheinwerfer und elektrische Ankerwinde (1667 €), elektrisches Marine-WC (Aufpreis 635 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 800 min ⁻¹	60 dB(A)	0 kn
800 min ⁻¹	63 dB(A)	2,9 kn
1000 min ⁻¹	67 dB(A)	4,1 kn
1500 min ⁻¹	69 dB(A)	5,7 kn
2000 min ⁻¹	73 dB(A)	7,0 kn
2500 min ⁻¹	79 dB(A)	9,0 kn
3000 min ⁻¹	81 dB(A)	15,0 kn
3500 min ⁻¹	84 dB(A)	22,9 kn
4000 min ⁻¹	87 dB(A)	26,3 kn
4500 min ⁻¹	89 dB(A)	30,0 kn
(Volllast) 5000 min ⁻¹	92 dB(A)	34,4 kn

Revier: Havel bei Berlin-Spandau, Crew: 2 Pers., Messung: GPS, Wasser: 20°C, Luft: 21°C, Wind: 0-1 Bft., Tanks: Benzin 140 l (45 %), Wasser leer

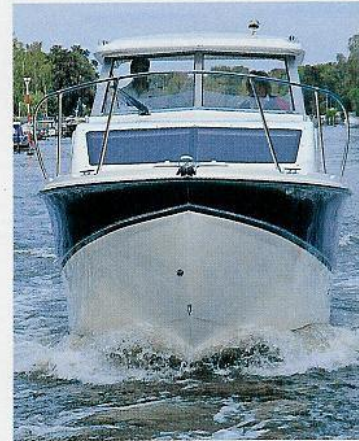
Informationen und Werft

Bootscenter Keser GmbH (Lieferant des Testbootes), Heerstr 199, 13595 Berlin, Tel.: 030-36 20 80 0, www.bootscenter-keser.de

Bayliner Marine, 17825 59th Avenue NE, Arlington, Washington, USA, www.bayliner-boot.de



Kantiges Heck mit steuerbordseitigem Zugang zum 53 cm tiefen Steg



Sehr hochbordig: Bayliner Discovery 246 von vorn



Der Batterie Hauptschalter wurde unter dem Cockpitsitz befestigt



Die 11 cm breiten Gangborde sind strukturiert

Bewegungsfreiheit für die idealerweise zwei- bis vierköpfige Crew bietet. Qualitativ ergibt sich ein geteiltes Bild. Während das tadellose Finish der Außenhaut eine Bestnote verdient, trüben einige überflüssige Detailschwächen den ansonsten positiven Gesamteindruck. Am partiell unsauber eingepassten Scheibenrahmen ist Feinschliff erforderlich, einige Polster Elemente ließen sich nicht sachgerecht fixieren. Mit dem ins Testboot implantierten, leistungsbezogen vollkommen ausreichenden Basistriebwerk kostet die Discovery 246 genau 72628 €. Wer über komfortsteigernde Extras aus der kurzen Optionsliste verfügen will, sollte weitere 5000 € locker machen können.