



Während der Meisfahrten auf dem Bodensee erreichte die T.A. Mare Bronda 20 eine Höchstgeschwindigkeit von 27,8 Knoten

Testbericht und Bilder von Peter Marienfeld

Italienische Unbekannte

T.A. Mare Bronda 20

Die T.A. Mare-Werft, die in der Region Kalabrien – sozusagen an der Spitze des „italienischen Stiefels“ – angesiedelt ist, konnte im vergangenen Sommer ihr 30-jähriges Bestehen feiern. Der folgende Beitrag soll Aufschluss darüber geben, wie sich die vielseitig einsetzbare T.A. Mare Bronda 20 im Praxistest aus der Affäre zieht.

Der 5,90 m lange und 2,40 m breite Kunststoffgleiter ist eine von elf aktuellen T.A. Mare-Versionen. Für die kommende Saison beinhaltet die Produktion des von Chefkonstrukteur Claudio Guarascio und seinen Söhnen geleiteten Familienbetriebes die allseits beliebten Centre Console, also offene

Freizeitboote mit Mittelsteuerstand, und trailerbare Walkarounder mit kleiner Schlafkabine. Neuerdings haben die Südtaliener sogar eine waschechte Sportsyacht mit Zwillingsmotorisierung im Programm, die anlässlich der Herbstmesse in Genua unter der Bezeichnung Tamara 34 debütierte.

Seit den Anfängen anno 1976 lieferte die heute fünfzehn Mitarbeiter zählende Werft etwa 3500 Boote aus, im abgelaufenen Kalenderjahr wurden 125 Einheiten gefertigt, und zwar auf rationelle Weise im kombinierten Handsauflege- und Faserverharz-Spritzgussverfahren. Auch wenn das Fabrikat T.A. Mare hier-

zulande nicht sonderlich bekannt ist – einen deutschen Fachhändler gibt es bereits. Die Firma Motor-Yacht-Service Schröteler aus Saarbrücken fungiert als offizieller Alleinimporteur und stellte uns in dieser Funktion ihr Vorführboot zur Verfügung, das wir im Rahmen der letzten Interboot auf dem Bodensee erproben konnten.

Aufteilung

Einen ersten wichtigen Pluspunkt verdient sich die unbelastet rund 600 kg schwere Bronda 20 mit ihrem cleveren Raumkonzept, das auf den Platzbedarf von fünf bis sechs Personen zugeschnitten ist. An zentraler Stelle befindet sich die 122 cm hohe Fabrikonsole, deren rauchgrau getön-

te Plexiglasscheibe von einem stählernen Handlauf umgeben wird. Die Kontrollinstrumente sind gut ablesbar, zwischen den Lenkanschlägen liegen 3/4 leichtgängige Ruderdrrehungen. Weniger Gefallen finden wir an der fast senkrechten und daher gewöhnungsbedürftigen Anbauposition der Fernschaltung – hier sollte die Werft über eine entsprechend ver-



Die 5,00 m lange Bronda 20 von vorn mit flacher, stabil ausgeführter Bugrinne



Der integrierte Hecksteig wird über den backbordseitigen Durchgang betreten



Die 177 x 180 cm große Liegefläche im Vordercockpit eignet sich prima zum Sonnenbaden



Ankerkasten, Ankerroller, Bugklampen und Bugreling sind Bestandteile des Standardequipments

änderte Ausformung der Montage- mulde nachdenken. Der Bootsführer lässt sich auf einer komfortabel gepolsterten, 78 cm breiten Bank nieder, deren Sitzfläche zum stehenden Agieren nach oben geklappt werden kann. Unterhalb der fest installierten

TECHNISCHE DATEN	
Länge (u.A.):	5,90 m
Breite:	2,40 m
Gewicht:	600 kg
Baumaterial:	GFK
CE-Kategorie:	C
Max. Personenzahl:	6
Brennstofftank:	100 l
Wassertank (opt.):	60 l
Motorisierung:	Außenborder (Langschaft), Leistung bis 96 kW (130 PS)
Preis:	ab 18.455 €
Motor am Testboot:	Honda BF 90 LRTE, Viertakt (Jahrgang 2006, inzwischen durch neues Modell ersetzt), Leistung 66,2 kW (90 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Bohrung x Hub: 1590 cm ³ , Gewicht: 169 kg, max. Drehzahlbereich: 5000-6000 min ⁻¹ , Preis: 10.400 € (laut Preisliste 2006 und inkl. 16 % Mast.)

AUSSTATTUNG STANDARD (Ausgewählt)	
Ankerrolle, integrierte Badeplattform mit Klappkante, Cockpit-Tisch, Sonnenliege im Vordercockpit, Skizzeugtasche, Bug- und Heckrailing, Spiegel für Hilfsmotor, kompletter Polstersatz, selbstleuchtendes Cockpit, Edelstahlklampen	

LIEFERBARE EXTRAS (Ausgewählt)	
Cabroverdeck mit Gestänge (1620 €), Persenning für Konsole (282 €), BSH-Navigationsbeleuchtung (482 €), Hydrauliklenkung (1898 €), Heckdusche inkl. Wassertank (903 €), Signalmot (164 €), 100-l-Kraftstofftank (1016 €), Fast-machepaket plus Anker und zwei Rettungswesten (513 €)	

MESSUNG		SCHALL + FAHRT	
(Leerlauf) 900 min ⁻¹	52 dB(A)	0 kn	Reven: Boden-
900 min ⁻¹	53 dB(A)	2,3 kn	see vor Friedrich-
1000 min ⁻¹	56 dB(A)	2,7 kn	richthafen,
1500 min ⁻¹	60 dB(A)	4,0 kn	Crew: 2 Per-
2000 min ⁻¹	63 dB(A)	5,5 kn	sonen, Mes-
2500 min ⁻¹	68 dB(A)	6,5 kn	sung: GPS,
3000 min ⁻¹	75 dB(A)	9,4 kn	Wasser: 17°C,
3500 min ⁻¹	77 dB(A)	14,5 kn	Luft: 20°C,
4000 min ⁻¹	78 dB(A)	18,3 kn	Wind: 1-2 Bft.,
4500 min ⁻¹	80 dB(A)	21,3 kn	Tank: 50 l/50
5000 min ⁻¹	83 dB(A)	24,0 kn	h)
5500 min ⁻¹	86 dB(A)	26,9 kn	
(Vollast) 5650 min ⁻¹	87 dB(A)	27,8 kn	

WERFT & INFO	
T.A. Mare , loc. Pulo, 188040 La- miga Terme (CS), www.tamare.it	Motor-Yacht-Service Schrot- teler GmbH , Am Galbarhmal 9 a, 66128 Saarbrücken, Tel.: 0681-70191, www.schroteler-boote.de



Inklusive Windschutzscheibe ist die Steuerkonsole 122 cm hoch. Zwischen den Lenkschlägen liegen 3/4 Ruderrehungen. Die ungewöhnlich steile Anbauposition der Schaltbox sollte verändert werden



Die Sitzfläche der 78 cm breiten Ruderbank wird kanzelnd nach oben geklappt, damit dem Skipper beim aufrechten Manövrieren mehr Platz zur Verfügung steht

Fondbank können lose Zubehörteile aufbewahrt werden, außerdem lagert hier die Batterieanlage, die ab sofort, was unbedingt Sinn macht, mit einem Hauptschalter vervollständigt wird. Kritisch angemerkt sei, dass man angesichts des partiell nicht entgrateten „Innenlebens“ der Staukästen glasfaserresistente Handschuhe griffbereit haben sollte. Ein Umstand, den wir natürlich als ebenso inakzeptabel einstufen wie die Tatsache, dass in etlichen Backskisten piekende Polyesterartikel und gänzlich überflüssige Schleifstaubrückstände zum Vorschein kommen...

Anstelle eines geschlossenen Achtersülls gibt es an Backbord freien Zugang zu den integrierten Heckstegen, die mit rutschhemmender Strukturierung und einer soliden Niro-Badeleiter aufwarten. Da sich neben der Ruderbank ein gen Heck ausgerichtetes Einzelsitz befindet, muss man

links ums Kommandopult herumspazieren, um in die vordere Cockpitsektion zu gelangen. Eine feine Sache ist die zum prinzipiell ausbaufähigen Serienequipment gehörende, genau 177 x 160 cm große Bugliegefläche, auf der zwei Sonnenanbeter prima relaxen können.

Fahren

Laut Prospektangaben ist die Bronda 20 für Außenbordmotoren mit höchstens 96 kW (130 PS) am Propeller ausgelegt. An der Spiegelplatte des Testbootes ist Hondas BF 90 aus dem Jahrgang 2006 verbolzt, der mittlerweile durch ein technisch anspruchsvolleres Nachfolgemodell abgelöst wurde. Doch auch dem „alten“ BF 90-Viertakter eilte der Ruf voraus, einer der sparsamsten und zuverlässigsten Vertreter seiner Klasse zu sein. Aus einem Hubraum von

1590 cm³ generiert der turbinenartig schnurrende Reihenvierzylinder 66,2 kW. Die umgerechnet 90 PS garantieren flotte Beschleunigungswerte und einen zügigen Cruising Speed. Bis etwa 3000 Touren macht die mit zwei Personen besetzte T.A. (T.A. steht übrigens für „Ti Amo“) Mare von minimalem Gieren begleitete Verdrängerfahrt, wobei festzuhalten wäre, dass der Geschwindigkeitszuwachs zwischen den einzelnen Messungen relativ gering bleibt. Die Gleitschwelle wird mit 3250 Umdrehungen und 13 Knoten überwunden, von „sauberem Planieren“ sollte man aber erst ab 3700 min⁻¹ ausgehen. Diese Drehzahl verhilft dem absolut kurstreu laufenden Italo-Allrounder zu einer Fahrt von 16,5 nautischen Meilen pro Stunde. Konstante 5000 min⁻¹ bringen die beim flinken Überqueren von kurzen, harten Wellen gelegentlich unsanft eintauchende und deshalb im

Rauwassereinsatz nicht gerade souverän wirkende Testkandidatin auf 24 Knoten, unter Vollast lassen sich dann 27,8 Knoten realisieren. Insgesamt gilt, dass mit zunehmendem Tempo auf eine sensible Austrimmung geachtet werden muss, denn wenn man den Antrieb auch nur etwas zu weit nach oben hebt, beginnt das Boot unverzüglich, seine Talente als Springbock unter Beweis zu stellen. Was dagegen das Handling im Hafen betrifft, können wir dem auf kleinste Lenkkorrekturen äußerst präzise reagierenden 20-Footer eine Bestnote bescheinigen.

Fazit

In Anbetracht ihrer kompakten Außenmaße überrascht die ab 18.455 € erhältliche T.A. Mare Bronza 20 mit einem ausgezeichneten Platzangebot im variabel zu gestaltenden In-

nenraum. Ebenfalls zu loben sind die einwandfreien Manöviereigenschaften des Bootes, insbesondere auch im Rückwärtsgang. Leider trüben einige ärgerliche Schwachstellen das optisch durchaus ansehnliche Bild, so dass die Werft in eigenem Interesse bemüht sein sollte, die angeführten Mängel zu beseitigen und zugleich die teilweise nachlässige Verarbeitungsqualität zu verbessern. Mit dem inzwischen in Pension geschickten Honda BF 90 LRTE ist der modisch gestylte, nach CE-Norm C zertifizierte Centre Console grundsätzlich passend motorisiert. Wer sich dennoch für eine Maschine mit 115 oder maximal zulässigen 130 Pferdestärken entscheidet, hat jene Portion Extra-Power im Ärmel, die bei rasanten Wasserkistarts oder zum schnellen Cruisen, vorzugsweise in geschützten Revieren, keineswegs von Nachteil ist.

Peter Marienfeld



T.A. Mare-Händler Christoph Schröter stellte uns das Testboot zur Verfügung



Jeder Raum ist genutzt: Unser Bild zeigt ein spritzwassergeschütztes Staufach im Inneren der Steuerkonsole



Rechts neben dem Kommandopult befindet sich ein nach achtern ausgerichteter Einzelsitz

Sperriges Zubehör lässt sich im Unterbau der Fondbank einlagern. Hier ist auch die Batterie befestigt



Lose Utensilien können im längliches „Schwalbennest“ innerhalb der Bordwand aufbewahrt werden