

PLATZ IST TRUMPF

Sun Sport 230 OB lautet die Modellbezeichnung dieses topaktuellen und verblüffend geräumigen Sea-Ray-Sportbootes, das wir in Kombination mit einem sechszylindrigen Mercury-F225-Außenborder getestet haben. Ort des Geschehens war an einem grauen und nasskalten Novembertag die Kieler Förde, querab des Yachthafens von Strande.

TEST SEA RAY SUN SPORT 230 OB



Mit dem enorm durchzugsstarken Mercury-F225-Viertakter am Heck erreicht die Sea Ray Sun Sport 230 OB während des Praxistests auf der Ostsee ein Spitzentempo von exakt 36 Knoten



1. Stauraum für loses Equipment ist reichlich vorhanden, und zwar im Unterbau der Sitzbänke und im zentralen Bodenfach
2. Gut gefallen hat uns die bis zu 138 cm hohe Bugkabine, die eine vollwertige Doppelkoje von 205 x 172 cm beherbergt
3. Direkt unterm Kabineneingang befindet sich ein Chemie-Porta-Potti, das zum Standard-Lieferumfang der Sea Ray gehört
4. Groß in Mode sind die Helligkeit spendenden beidseitigen Rumpf-Fenster, die in diesem Fall 72 x 9 Zentimeter messen
5. Der Skipper erfreut sich einer bequemen Sitzposition. Das komfortabel gepolsterte Gestühl kann individuell verstellt werden
6. Für den Notfall stets griffbereit – ein Handfeuerlöscher ist in eine Ablagemulde direkt neben dem Skippersitz zu finden

Herrgottsakra! Bei norddeutschem Nieselregen, miserablen Fotolicht und Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt einen schnellen offenen Gleiter zu erproben, das macht eigentlich kaum Sinn und noch weniger Spaß ... Doch die Gelegenheit, unter den gegebenen Umständen neben der in SKIPPER Bootshandel 01.2022 detailliert vorgestellten Iron 827 noch ein zweites interessantes Motorboot »live und in Farbe« zu erleben und die entsprechenden Eindrücke mitzunehmen, die hat man eben nicht alle Tage. Also die dicke Winterjacke angezogen, Schal und Pudelmütze ausgepackt, dann passt es schon. Schließlich sind wir ja Profis, womit selbstredend auch das freundliche Mitarbeiter-Team um Bootscenter-Kiel-Inhaber Kevin Marquardt (50) gemeint ist. Der erfahrene Testboot-Lieferant hat das populäre Brunswick-Fabrikat seit dem vorigen Herbst im Programm und fasst dessen typische Merkmale und Besonderheiten wie folgt zusammen. »Sea-Ray-Boote gibt's in über 80 Ländern rund um den Globus zu kaufen. Sie überzeugen mit einer hohen Produktqualität, sehr gutem Finish, erstklassigen Polstern und vielen durchdachten Detaillösungen. Die verwendeten Motoren, die ja bekanntlich ebenfalls zur maritimen Sparte des Brunswick-Konzerns gehören, sind leistungsmäßig perfekt auf das jeweilige Bootsmodell zugeschnitten. Der kaufambitionierte Kunde darf sich daher auf ein harmonisches Gesamtpaket gefasst machen, an dem er sicherlich viel Freude haben wird.«

Das hört sich doch super an, finden wir, und werfen zunächst einen flüchtigen Blick aufs Sea-Ray-Sortiment des Jahrgangs 2022. Es umfasst fünf Baureihen mit insgesamt 27 Modellen in Längen zwischen 19 und 41 Fuß. Bemerkenswert ist, dass selbst die großen Einheiten der attraktiven Bootsfamilie und sogar das 13,00-Meter-Flaggschiff, die Sea Ray SLX 400, alternativ zu den Einbaumotoren von leistungsstarken Mercury-Außenbordern angetrieben werden, wobei in diesem



Fall gleich drei jeweils 300 PS generierende Kraftpakete zum Einsatz kommen. Dass Sea Ray Boats mit Hauptsitz in Knoxville, Tennessee, einige primär für den europäischen Markt entwickelte Bootstypen auf polnischem Terrain produzieren lässt, ist weder ein Geheimnis noch mit irgendwelchen Zugeständnissen bezüglich der Materialgüte behaftet. Im Gegenteil. Der mit der Herstellung betraute Fachbetrieb gilt als eine der versiertesten Bootswerften in unserem östlichen Nachbarland und verfügt demzufolge über modernste Fertigungsanlagen. Aus gutem Grund werden auch namhafte nordische Fabrikate bei Slepsk Boatyard im masurischen Augustów auf Kiel gelegt, und dies als aufwendiges Handlaminat.

Wenden wir uns nun der vor 20 Minuten erstgewässerten Testkandidatin zu. Eben noch an Land, nämlich auf einem doppelachsigen Straßentrailer, wirkte die 6,99 m lange und 2,54 m breite Sun Sport 230 OB riesig – wobei sich dieser Eindruck nach dem Einslippen ehrlich gesagt nur unwesentlich abschwächt. Speziell dann, wenn man ins selbstleuzende Cockpit schaut. Wir nehmen eine stattliche Bordwandhöhe von 90 cm zu Protokoll und halten nach der Sitzprobe auf dem leicht und locker für fünf Personen geeigneten »U« fest, dass Kevin Marquardt mit seinen »erstklassigen Polstern« nicht zuviel versprochen hat. Die mit weiß-grauem Kunstleder bezo-

genen Sitzauflagen sind schön straff gefedert und einwandfrei vernäht. Im Unterbau der Steuerbordbank kommt ein Kühlkompressor zum Vorschein, backbords gibt es ein 140 cm langes Laufdeck zum 55 cm tiefen integrierten Hecksteg, der wegen der voluminösen Motorwanne zweigeteilt ist. Weitere willkommene Bestandteile des Cockpit-Equipmentssind die indirekte cobaltblaue LED-Beleuchtung, das zentrale XXL-Wasserski-Fach, die achterliche Sonnenliege und der unter ergonomischem Aspekt sehr zu empfehlende elastische Seadek-Bodenbelag, der allerdings im Cockpitbereich 1.610 Euro und auf dem Hecksteg 710 Euro Extrakosten verursacht. Optimal gelungen ist die Gestaltung des Fahrstandes. Der bequem sitzende Skipper hat ein klar gegliedertes und multifunktional instrumentiertes Armaturenbrett vor sich, die präzise abgestimmte hydraulische Lenkung benötigt lediglich dreidreiviertel leichtgängige Ruderdrehungen zwischen den Anschlagpunkten. Das im Vintage-Look gestylte Dreispeichen-Steuerrad mit 34,5 Zentimetern Durchmesser lässt sich obendrein horizontal verstellen – und zwar schnell und einfach per Fingertipp. Die echtgläserne Windschutzscheibe mit dezenter Grautönung hat einen schwarz eloxierten Rahmen. Und dann wäre da noch ein griffgünstig postierter Handfeuerlöscher, der logischerweise zur Serienausstattung des nach der CE-Norm C zertifizierten Testbootes gehört. Eine mit eingeformten Trittstufen zum Sunlounge-Vordeck versehene Kunststoff-Schiebetür verschließt die sehr gut zugängliche Bugkabine. Die einladend dekorierte »Wochenend-Suite« beherbergt bei maximalen 138 cm Deckenhöhe eine immerhin 205 x 172 cm große Zweierkoje, die für ein Pärchen natürlich absolut ausreicht. Zu erwähnen bleibt, dass die trendigen, viel Helligkeit spendenden Rumpf-Fenster und eine unterm Eingang postierte Chemie-Toilette als Standard-Accessoires das Kabinenmobiliar sinnvoll ergänzen.

1. Wir finden, dass die typische schwarze Mercury-Lackierung besser gepasst hätte als »Cold Fusion White« ...
2. Das Platzangebot im Seadek-belegten Cockpit ist für ein Sportboot dieser Größenordnung bemerkenswert
3. Ein wichtiges Plus der Sea Ray ist die dokumentierte Breite von 2,54 m, die problemloses Trailern erlaubt
4. Der übersichtlich gestaltete Steuerstand mit optionalem GPS-Kartenplotter und zwei Rundinstrumenten



Antriebsseitig lässt sich der einsatzbereit knapp zwei Tonnen schwere Cuddy Cabin Cruiser mit 150 bis 250 PS leistenden Mercury-Viertakt-Außenbordern bestücken. Der, wie wir meinen, überflüssigerweise in atypischem und aufpreispflichtigem »Cold Fusion White« lackierte Mercury F225 XL V6 DS geht mit 165,4 kW (225 PS) an der Propellerwelle sehr souverän zur Sache, wobei die seidenweich laufende 3,4-Liter-Hightech-Maschine ein exzellentes Beschleunigungsvermögen unter Beweis stellt. Im Verdrängermodus glänzt die zur Saison 2019 lancierte Sea Ray Sun Sport 230 OB mit vorbildlicher Kurstreue und tadel-

losem Einlenkverhalten. Die Gleitgrenze wird bei 2.900 min⁻¹ überschritten, mit abgelesenen 3.500 Umdrehungen pro Minute liegt ein ebenso ökonomischer wie langstreckentauglicher Cruising Speed von haargenau 20 Knoten an. In forcierter Gangart, gemeint sind die bei 5.000 min⁻¹ gestoppten 32,5 Knoten, möchten wir die Nehmerqualitäten beim Ritt über die Ostsee mit der Vokabel »unauffällig« beschreiben. Soll heißen, nicht besonders gut, aber auch keineswegs schlecht. Die bei 2 bis 3 Beaufort ermittelte Spitzengeschwindigkeit von 36 Knoten kann sich jedenfalls sehen lassen. Zusammenfassend möchten wir

die Sun Sport 230 OB (»Outboard«) als sauber und ordentlich verarbeitetes Sportboot mit hohem Gebrauchswert charakterisieren, das gerade noch ohne Sondergenehmigung getrailert werden kann. »Platz ist Trumpf« lautet hier offensichtlich die Devise, die sich vor allem auf die tolle Bewegungsfreiheit im Cockpit, aber auch auf die angenehm geräumige Kabinensektion bezieht. Die Preisstaffelung beginnt mit 56.400 Euro fürs motorlose Basismodell, das getestete Demo-Boot kostete 100.490 Euro.

Text & Fotos: Peter Marienfeld

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 6,99 m

Breite: 2,54 m

Tiefgang (Antr. abgesenkt): 0,82 m

Gewicht: mit Motor ab 1.950 kg

CE-Kategorie: C

Max. Personenzahl: 8

Kojenzahl: 2

Brennstofftank: 189 l

Wassertank (opt.): Volumen auf Anfrage

Baumaterial: GFK

Motorisierung: Mercury-Außenborder, werftseitig empfohlene Leistung 110,3 bis 183,8 kW (150-250 PS)

Grundpreis: Basismodell ohne Motor ab 56.400 €, Preis mit Testmotorisierung ab 83.400 €, Preis des einsatzbereiten Testbootes mit Motor und umfangreicher Sonderausstattung 100.490 €

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury F225 XL V6 DS, Viertakt-Außenborder mit el. Benzineinspritzung und digitaler Schaltung, Leistung: 165,4 kW (225 PS), Zylinder: V6, Bohrung x Hub: 92 x 86 mm, Hubraum: 3.425 ccm, Gewicht: 216 kg, max. Drehzahlbereich: 5.200-6.000 min⁻¹, Einzelpreis: 24.256 €, Aufpreis für Motorlackierung »Cold Fusion White«: 1.320 €

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUGSWEISE)

Selbstlenzendes Cockpit, zweifarbiges Rumpf-Design, beidseitige Heckstege plus Telekop-Badeleiter, hydraulische Lenkung, int. Navigationsbeleuchtung, 189-l-Einbautank, getönte Echtglas-Windschutzscheibe, Bugkabine mit Doppelkoje und Chemie-WC, Getränkehalter, Stereo-Radio mit vier Lautsprechern, Dual-Batterieanlage mit Hauptschalter

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUGSWEISE)

Elektrische Ankerwinde und Ankergeschirr (3.640 €), Seadek-Bodenbelag im Cockpit (1.610 €) und auf Heckstegen (710 €), blaue oder weiße Bodenbeleuchtung (900 €), GPS-Plotter und zwei Rundinstrumente (1.210 €), Kapitänspaket mit Bimini-Top, Sportpersenning und Cockpit-Tisch (3.030 €), Komfortpaket mit Spüle, Heckdusche, zur Sonnenliege umbaubarem Teakholz-Tisch und 12-Volt-Kühlschrank (6.820 €)

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	850 min ⁻¹	48 dB(A)	0 kn
	850 min ⁻¹	49 dB(A)	2,3 kn
	1000 min ⁻¹	53 dB(A)	3,9 kn
	1500 min ⁻¹	56 dB(A)	6,1 kn
	2000 min ⁻¹	60 dB(A)	7,3 kn
	2500 min ⁻¹	63 dB(A)	9,3 kn
	3000 min ⁻¹	67 dB(A)	14,5 kn
	3500 min ⁻¹	70 dB(A)	20,0 kn
	4000 min ⁻¹	74 dB(A)	24,5 kn
	4500 min ⁻¹	78 dB(A)	29,1 kn
	5000 min ⁻¹	81 dB(A)	32,5 kn
(Volllast)	5500 min ⁻¹	83 dB(A)	36,0 kn

Revier: Ostsee, Kieler Förde, querab von Strande, **Crew:** 2 Pers., **Messung:** GPS, **Wasser:** 8° C, **Luft:** 3° C, **Wind:** 2-3 Bft., **Tank:** Benzin 104 l (55 %)

- ⊕ Sauber verarbeitetes GFK-Sportboot mit hohem Gebrauchswert
- ⊕ Sehr geräumiges selbstlenzendes Cockpit mit viel Stauvolumen
- ⊕ Einwandfrei zugängliche und reichlich Platz bietende Bugkabine
- ⊕ Sehr gute Sitzpolster und ergonomisch vorteilhafter Seadek-Belag
- ⊕ Dokumentierte Maximalbreite von 2,54 m erlaubt Trailertransport
- ⊕ Schubstarke Testmotorisierung mit dezenter Geräuschkulisse

- ⊖ Viele sinnvolle Ausstattungsdetails werden gesondert berechnet
- ⊖ In hoher Geschwindigkeit eingeschränkte Rauwassertauglichkeit

INFORMATIONEN UND WERFT

Bootscenter Kiel GmbH (offizieller Sea-Ray-Händler und Lieferant des Testbootes), Haßberg 6, 24113 Kiel, Tel. 0431-7055031, www.bootscenter-kiel.de

Sea Ray Boats Inc., 800 South Gay Street, Suite 1200, Knoxville, Tennessee 37929, USA, Kontaktadressen der offiziellen deutschen Sea-Ray-Händler unter www.searay.com