Fahrbericht
Sea Ray 515 Sundancer

Von Hans Wischer

Abbildungen: Copyright Sea Ray

Jüngste Neuheit von Sea Ray, einer der größten Werften weltweit für in Serie gefertigte Motorboote, ist die 515 Sundancer: eine New Open mit Hardtop und darin vier kleinen Klappluken über dem nach achtern hin offenen Cockpit. Hans Wischer hat sie vor Marbella gefahren.

Unter dem Label Sea Ray entstehen auf fünf Werften in den USA und Polen pro Tag etwa 80 Motorboote von 18 bis 70 Fuß Länge aus GFK in den unterschiedlichsten Verfahren: SCRIMP, ZIP und Light RTM. Zum Thema SCRIMP verrät die Werft lediglich, dass es sich um ein Vakuum-Injektionsverfahren handelt, bei dem Harze unter Vakuum-Druck in die GFK-Matten gepresst werden. ZIP steht für Zero Injection Pressure, ein Verfahren, das gegenwärtig gemeinsam mit John Moore Technology für einzelne GFK-Formen entwickelt wird. In Light RTM nach ZIP-Maßstäben werden kleinere Bauteile gefertigt, allerdings ohne aufwändiges, ständig kontrolliertes Vakuum bei der Produktion. Schade: soviel und mehr nicht will der Sea Ray-Europa-Vertreter über die Fertigung der Rümpfe, Decks und Aufbauten der 515 Sundancer verraten. Die Materialstärke bleibt ebenfalls geheim. Noch vor 20 Jahren galt Sea Ray als die internationale Hi-Tech-Schmiede mit innovativen Ideen schlechthin, mit allerbesten Laufeigenschaften und hervorragender Qualität. Das hat sich relativiert und gilt heute als allgemeiner Standard auch bei anderen Werften. Wobei rund zehn Jahre alte Sea Ray-Konstruktionen mit schweren Rümpfen aus vollem GFK – wie wir vor Marbella vergleichen konnten – weicher und satter in die Wellen einsetzen als neue Leichtbaukonstruktionen.

Die 515 Sundancer mit am Heck um 19° aufgekimmtem Rumpf ist in diese Kategorie Leichtbau einzuordnen. Bei glatter See am Testtag blieben uns für das Rauwasserverhalten nur die selbsterzeugten Wellen und die anderer Motoryachten. Und die wurden mit harten Schlägen quittiert. Am schwergängigen Ruder war Kraftarbeit vonnöten, um Sea Rays neue Open in schneller Fahrt auf sechs bis sieben Bootslängen zu drehen. In langsamer Fahrt wendete sie ohne Umsteuern der MerCruiser-Cummins-Diesel auf zwei bis drei Bootslängen, mit Umsteuern perfekt auf dem Teller, ohne das elektrische Vetus-Bugstrahlruder aktivieren zu müssen. Der Rudereinschlag ist in schneller Fahrt auf 15°, in langsamer auf 30° limitiert, verriet Kapitän Alberto von Sea Rays Spanien-Händler Marina Marbella. Als Maximum haben wir 30,2 kn gestoppt, erreicht aus dem Stand heraus innerhalb rasanter 22 Sekunden. Die Gleitfahrt war nach 7 Sekunden bei 12,2 kn erreicht.

Außen dominiert GFK – von der Badeplattform über die schmalen Seitendecks bis zum Vorschiff, bedeckt mit trittsicherem Antislip-Belag oder Teppichboden im Cockpit. Die achtern viertelgerundeten Seitenscheiben verleihen der 515 Sundancer ein markantes Aussehen, doch wirkt sie für eine 51-Fuß etwas kurz geraten. Ohne die großzügige und – als Extra absenkbare – Badeplattform wäre sie allerdings auch nur ein 44-Fuß-Modell – und dementsprechend beschränkt ist das Raumangebot. Auf eine Sonnenliegefläche achtern wird verzichtet. Stattdessen gibt es dort, größtenteils außerhalb der Hardtopabdeckung, eine großzügige U-

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Sea Ray 515 Sundancer

Von Hans Wischer

Sitzrunde für sechs Personen. Für die Außenpantry mit Spülbecken und Icemaker ist als Extra ein Kühlschrank zu haben. Die Sessel für Fahrer und Beifahrer direkt unterhalb des Hardtops lassen sich seitlich verschwenken und ergeben dann mit dem L-Sofa vis-á-vis eine weitere, geschützte Fünfersitzrunde. Das hellbeige Instrumentenbord spiegelt sich zwar in der Frontscheibe, die SmartCraft-Multifunktions-Anzeige und der Raymarine-GPS-Kartenplotter aber sind blendfrei abzulesen. Will man die beiden Einhebel-Schaltungen für die Cummins-MerCruiser-Dieselmotoren aus dem Sitzen heraus bedienen, ist es vonnöten, sich vorzubeugen.

Die Einrichtung unter Deck in Hochglanz-Kirsche wartet mit Salon und zwei Schlafkabinen auf. Der Eignerkabine ganz vorn mit Queensize-Doppelbett wurde ein zweigeteiltes Kunststoff-Bad spendiert: An BB die WC-Kabine mit Waschbecken und Granit-Waschtisch, an StB die Dusche mit eingeformtem Sitz. Die Gästekabine mittschiffs verfügt über Waschtisch, zwei Einzelbetten hinter einem Vorhang sowie in einem Separee Dusche und WC. Weitere Gäste können im Vorschiffssalon nächtigen. Ähnlich einer Schlafcouch lässt sich das Sofa dort aus Ultraleather-Schlangenlederimitat zum Notbett für maximal zwei Personen herrichten. Zum Sitzen bietet es zusammen mit einem beige-ledernen Beistellhocker bis zu sechs Personen Platz. Gegenüber ist hinter einem Tresen mit Flaschenauszug die Pantry mit Granit-Arbeitsfläche und Parkettboden angeordnet. Zur Serienausstattung zählen 2-Flammen-Ceranherd, Backofen, Kühl- und Tiefkühlschrank.

Fazit: Mit zahlreichen sinnvollen Extras lässt sich die 515 Sundancer ab Werft aufwerten. Auf eine Heckgarage oder achterliche Sonnenliege wird bei dem 2-Kabinen-Boot allerdings verzichtet.

Daten:

Länge ü.A.	15,50 m
Breite	4,47 m
Tiefgang	1,22 m
Verdrängung	15,2 t (unbeladen)
Motorisierung	2x 361 kW / 2x 490 PS (Cummins MerCruiser - 6-Zylinder-Common Rail-Turbo-Diesel) mit V-Antrieb und Nibral-4-Blatt Propeller
Treibstoff	1.514 l
Reichweite	255 sm bei 23,2 kn
Generator	Onan
Frischwasser	416 l
Abwasser	227 l
Werft	Sea Ray (USA)
Internet:	www.searay.com

Fahrwerte

Wir maßen auf dem Mittelmeer vor Marbella bei 30 % Ladung, 4 Personen an Bord, Wind- und Seestärke 1 als Geschwindigkeiten / Geräuschpegel

Maximal	30,2 kn bei 2.650 U/min, erreicht nach 22 sec / 83 dBA am Steuerstand, 75 dBA im Salon, 73 dBA in der Eignerkabine, 83 dBA im Cockpit

© 2006: Hans Wischer

Fahrbericht
Sea Ray 515 Sundancer

Von Hans Wischer

Minimal	mit 1 Maschine und Drehzahlreduzierung auf 550 U/min 4 kn / mit 1 Maschine 4,3 kn, mit 2 Maschinen 5,3 kn bei 600 U/min / 58 dBA am Steuerstand, 53 dBA im Salon, 60 dBA in der Eignerkabine, 58 dBA im Cockpit
Untere Gleitfahrt	12,2 kn bei 1.600 U/min, erreicht nach 7 sec / 78 dBA am Steuerstand, 67 dBA im Salon, 69 dBA in der Eignerkabine, 79 dBA im Cockpit
Marschfahrt	23,2 kn bei 2.200 U/min, erreicht nach 12 sec / 81 dBA am Steuerstand, 72 dBA im Salon, 71 dBA in der Eignerkabine, 82 dBA im Cockpit

© 2006: Hans Wischer