

Echt viel Platz



Kompakt, viel Platz und günstig im Preis. Das sind die Eckdaten, die ein Sportboot mit kleiner Kabine, sprich ein Cuddy, ausmachen. Auch die Polen, seit einigen Jahren rege Produzenten und Lieferanten gerade im unteren Marktbereich, wollen hier mitmischen. Neu in den Markt stößt Sumatra vor. Eine kleine Werft, die mit einem Modell den Einstieg in diesen schwierigen Bereich des Sportbootgeschäfts wagt.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Gerade im Bereich der Cuddys um die sieben bis acht Meter Länge ist der Markt hart umkämpft. Hier haben schon einige namhafte Motorboothersteller ihre Duftmarken gesetzt, allen voran die Amerikaner Bayliner, Maxum, Regal oder Sea Ray und wer mitmischen will, der muss schon etwas bieten.

Vom Design kann man sich

nicht ganz des Eindrucks erwehren, dass die Bavaria 25 Sport Vorbild für die Sumatra 755 war. Allerdings ist das Boot etwas kantiger und weniger elegant geraten, vor allem im Heckbereich. Obwohl rund 30 Zentimeter länger, wirkt das Boot sehr kompakt und gedrungen.

Doch über Design lässt sich ja trefflich streiten. Die Werft hat ihren Grund für das bullige Heck, denn damit hat sie Platz unter Deck geschaffen.



Sumatra 750

Maße:

Lüa 7,55 m, Breite 2,60 m
Gewicht ca. 2800 kg
Motorisierung 154 kW /209 PS

Preis

ab 79 000,- Euro

Wohnen

Das ist denn auch eine der großen Stärken der Sumatra 755. Für ein Sportboot mit 7,55 Meter Länge bietet sie unter Deck erstaunlich viel Platz. Im Vorschiff ist eine V-Koje untergebracht, die mit dem Tisch und einem Polsterkeil in eine Doppelliege mit 1,80 Meter Breite und gut zwei Meter Länge umge-

wandelt werden kann. Unter den Sitzpolstern sitzen beidseits zwei Wassertanks, im Spitz gibt es einen Stauraum. Gut gefallen haben die seitlichen Ablagefächer, wo sich vieles unterbringen lässt. Ein weiteres zweckmäßiges Detail sind die kleinen Schwalbennester, die sich beidseits darüber, unterhalb des Kajütdachs befinden.

Im Mittschiffsbereich, wo an Backbord die Pantry und an

Steuerbord die Nasszelle eingebaut ist, hat man Stehhöhe, zumindest wenn man nicht größer als 1,78 Meter ist. Keine Stehhöhe gibt es dagegen mit um die 1,55 Meter in der Nasszelle, die aber im Volumen deutlich größer als die von manchem Wettbewerber ist.

Vor allem bei der Bordfrau wird der Ausziehschrank ankommen, in den man die Kleider knitterfrei aufhängen kann. Die Pantry ist

klein aber fein und fasst ein paar Teller, Tassen, Gläser und was man sonst alles braucht, um ein Frühstück an Bord zu machen. Unter Spüle und Einflammenkocher integriert ist der Kühlschrank. In der Unterfloorkabine mit rund 1,25 mal zwei Meter gefällt die große Kopffreiheit mit mehr als 60 Zentimeter. Zwei flache Schapps schaffen zumindest etwas Stauraum für die Crew.

Ordentlich verarbeitet

Sehr sauber gearbeitet ist der gesamte Innenausbau. So verbaut die Werft im Gegensatz zu manchem Wettbewerber noch immer Massivholzleimer für Tisch, Tür oder Schapps. Die Möblierung wirkt denn auch grundsätzlich. Die Platten für Waschbecken, Pantry und Wetbar sind einheitlich aus dem gleichen, pflegeleichten Kunststein geschnitten.

Die Polsterung ist sauber vernäht und gearbeitet. Im Cockpit soll sie, so der Deutschland-Vertreter Tammo Hagen bei den nachfolgenden Modellen noch etwas dicker werden. Keine glückliche Wahl ist der Skybezug auf den Liegeflächen der Schlafkojen. Auch wenn man darüber ein Baumwollbettbezug spannt, wird man darauf ordentlich schwitzen. Wer auf Schlafkomfort wert legt, sollte sich daher ein anderes, saugfähiges Material anbieten lassen.

Die Konstruktion, GFK-Verarbeitung und Technikinstallation zeigt ebenfalls kaum Schwächen. Lediglich in versteckten Ecken wie z. B. bei den Wänden in den Schapps der Unterfloorkabine oder bei der Montage der Seereling zeigen sich kleine Nachlässigkeiten. So hatte die praktisch unzugängliche Schapprückwand schon Kondenswasser gezogen. Früher oder später schlägt sich diese Feuchtigkeit dann in unangenehmen Pilzbefall nieder.

Zweckmäßiges Cockpit

Das achterliche Cockpit hat die Werft für ein L-Sofa an Steuerbord ausgenutzt. Der Tisch ist achtern am Cockpitabschluss fest montiert und wird einfach ausgeklappt. Eine weitere Sitzmöglichkeit bietet ein ausklappbarer Notstisch, sodass hier vier Personen gut sitzen können. Sogar eine kleine Wetbar hat die Werft eingebaut.

Etwas zu kurz gekommen ist der Stauraum. Notwendige Dinge wie Feuerlöscher und Werkzeugkasten kann man zwar in der großen Backskiste unter der Fahrerbank unterbringen. Doch daneben gibt es dann nur noch



1



2



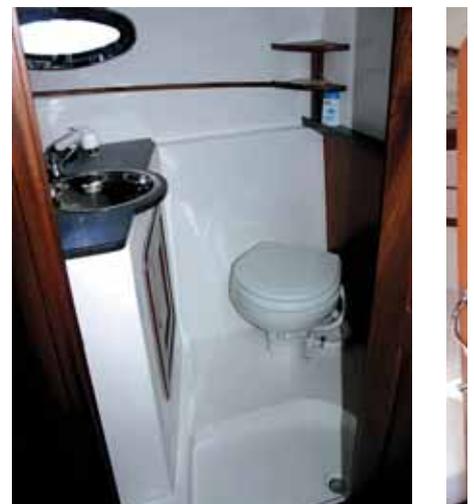
3

1. Badeplattform und Durchgang.

2. Der Salon: Die Liegefläche ist groß. Ablagefächer und die Schwalbennester bieten Stauraum.

3. Die Unterfloorkabine ist gelungen, sie hat eine Liegefläche von 1,25 x 2 Meter und mit 65 Zentimeter ausreichend Kopffreiheit, sodass hier sogar zwei Erwachsene liegen können.

4. Die Nasszelle ist groß genug, um sich darin drehen zu können. Stehhöhe hat sie mit 1,55 Meter allerdings nicht.



4

5

Fahrbericht Sumatra 755



eine zweite, kleine Backskiste unter dem U-Sofa. Irgendwo ist halt der Platz, selbst bei optimaler Ausnutzung auf 7,55 Meter beschränkt.

Eine Persenning kann an dem GFK-Geräteträger befestigt werden, sodass man es je nach Bedarf teilweise oder ganz schließen kann.

Das im Cockpit verlegte Teakdeck wertet das Boot deutlich auf. Gut gelöst hat die Werft den Zugang zum Vorschiff, der über breite Stufen und die geteilte Windschutzscheibe erfolgt.

Technik

Der Steuerstand erinnert an ein Rennboot. Sage und schreibe 16 VDO-Rundinstrumente hat die Werft hier eingebaut, für jeden Geber, von Batterieanzeige bis Tank ein extra Instrument. Das mag Motorsportfans begeistern, der Durchschnittsfahrer wird kaum alle Zeiger im Auge behalten können, zumindest, wenn er seinen analog fixierten Blick gelegentlich noch übers Wasser schweifen lassen will.

Der sportlichen Instrumentierung kann der Fahrersitz nicht entsprechen, denn jetzt würde man eigentlich auch Sportsitze erwarten. Die einfache Bank ist zwar bequem und breit, bietet aber keinerlei Verstellmöglichkeiten. Ungünstig unter dem Lenkrad platziert sind die Wippschalter für die Trimmklappen, die das Boot eigentlich nicht braucht, und der Trimmrichter für den Z-Antrieb. Besser wäre eine Lösung, bei dem der Schalter in den Gashebel integriert oder zumindest in seiner Nähe eingebaut wäre.

Erfreulich ist die breite Auswahl an Motoren. Der Hersteller bietet alles an, von Mercruiser bis VW, was die BSO zulässt. Unser Testboot war mit dem neuen Volvo Penta D4-225 mit 154 kW (209 PS) nach BSO und Aquamatik motorisiert.



5. Ein gelungenes Detail ist der „Apothekerschrank“ im Salon wie man ihn aus der Küche kennt. Kleider können darin platzsparend und knitterfrei aufgehängt werden.

6. Die Pantry der Sumatra 755. Sie ist klein aber fein und bietet Platz für das wichtigste. Der einflammige Herd kann mit Spiritus oder 220 Volt betrieben werden. Der kleine Backofen wurde vom Eigner nachgerüstet.



5

6

Gut motorisiert

Die rund 200 PS des Volvo Penta D4 sind eine wirtschaftliche Motorisierung für die Sumatra 755. Weniger Leistung sollte es nicht sein, etwas mehr brächte nur wenig mehr Sportlichkeit, doch wäre schnell die Grenze zur Übermotorisierung erreicht.

Den Gashebel nach vorn gedrückt, beschleunigt die Sumatra 755 in rund 14 Sekunden in Gleitfahrt, die sie bei ca. 21 Knoten und 2500 U/min erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 32 Knoten. Das bestätigt gute Gleiteigenschaften. Wellen von vorn bügelt das Boot gut weg. Allerdings hat die Rumpfform zwei kleine Schwächen: Zum einen tendiert er zu größerer Seitenneigung, zum anderen reist er bei Seitenwelle etwas aus.

Demgegenüber fällt eine sehr hohe Wendigkeit des Bootes positiv auf. Es dreht im Standgas fast auf dem Teller und lässt sich rückwärts beidseits hervorragend dirigieren, sodass auch ungeübte Fahrer mit der Sumatra 755 zurecht kommen. Enge Kurven zieht die Sumatra 755 unbeirrbar und ohne dass die Schraube Luft zieht.



1



2



3

1. Der Fahrerstand ist reichlich mit VDO-Rundinstrumenten bestückt, übersichtlich ist das nicht. Die Schalter für Trimmklappen und Z-Antrieb sind unterhalb des Steuerrads nicht optimal positioniert.

2. Sicher und solide sind die Stufen aufs Vorschiff.

3. Die Sitzbank mit dem zweifach ausklappbaren Tisch. Er ist fest montiert und damit immer einsatzbereit.

Zahlen

7,55 m	Länge über alles
2,60 m	Breite
ca. 2800 kg	Gewicht
0,80 m	Tiefgang
84 000 €	Preis mit Volvo Penta D4
Merccruiser/Volvo Penta	Motorisierung
300 l	Tankinhalt
80 l	Frischwasser

Vertrieb Süddeutschland: **Sumatra Boats Deutschland, Moorhof 1, D-88693 Deggenhausertal, Telefon (00 49) 75 55-4 38, www.sumatraboats.com**
 Schweiz: **Royal Nautic, Seewiesstraße 7, CH-9403 Goldach, www.royal-nautic.com**

Stärken und Schwächen

- + gutes Raumangebot
- + große Unterfloorkabine
- + gute Serienausstattung
- + gute Verarbeitung
- + große Motorenauswahl
- + hohe Wendigkeit
- Seitenneigung und leichte Schwächen bei Seitenwelle

Fazit

Die Sumatra 755 ist eine solide Konstruktion. Die Bauausführung ist gut und erlaubt sich keine nennenswerten Schwächen. Bis auf eine versteckt eingebaute Holzabschottung aus Sperrholzschot lassen sie sich problemlos beseitigen. Beim ansonsten sicheren und guten Fahrverhalten muss man nur bei schneller Fahrt bei Seitenwelle Abstriche machen. Auch neigt der Rumpf zu hoher Seitenneigung.

Überzeugend sind eine ganze Reihe praktischer und technischer Lösungen, die die Werft realisiert hat. Ein Argument für das Boot ist zudem die optimale Raumausnutzung, vor allem bei der Unterfloorkabine und das Platzangebot. Der Stauraum unter Deck ist gut, an Deck ist er knapp bemessen.

Wenn unal

Nicht immer ist ein Bootseigner mit der Arbeit der abgelieferten Arbeit zufrieden. Steht das Segel richtig oder nicht, ist es exakt geschnitten oder wurden Fehler beim Vermessen gemacht? Kann es sein, dass die Lackierung nach nur einer Saison wieder Rostflecken zeigt?

Das fachmännisch zu beurteilen ist für einen Laien in fast allen Fällen nicht immer leicht. Rat und Unterstützung kann man sich in solchen Fällen bei einem Sachverständigen einholen. vor allem wenn es zum Rechtsstreit kommt.

Lohnt sich die Reparatur?

Doch bereits im Vorfeld und bevor es zu Rechtsstreitereien kommt, kann ein Sachverständiger eine wichtige Hilfe sein. Zum Beispiel bei der Frage, ob sich eine Reparatur an einem Boot nach einem schweren Schaden überhaupt noch lohnt oder ob sie so teuer wird, dass sie eventuell den Zeitwert übersteigt.

Eine solche Frage kann sich nach einer schweren Kollision stellen oder wenn ein Boot von einem Trailer gefallen ist und die gesamte tragende Struktur beschädigt wurde.

Gelungene Reparatur?

Ein Sachverständiger kann auch eingeschaltet werden,

abhängiger Sachverständiger gefragt ist

wenn nicht klar ist, ob eine Reparatur wieder die volle Funktionstüchtigkeit herstellt. Das kann z. B. bei einem Schaden am Rigg der Fall sein: Ist der Mast nach der Reparatur wieder sicher einsetzbar oder hat der Unfall versteckte Schäden verursacht, die eventuell später, nach der Reparatur zu statischen Problemen und neuen Schäden führen können?

In fast allen Schadensfällen, zumindest in denen, die grob gesagt über 750,- Euro liegen (Bagatellgrenze), schalten auch Versicherungen Sachverständige ein, um das vorab beurteilen zu lassen, was sie da für den Versicherten an Kosten übernehmen sollen.

Rechte des Versicherten

Manchmal schickt die Versicherung Angestellte, mal beauftragte Sachverständige. Das ist nicht immer befriedigend, kann doch hier eventuell eine gewisse Voreingenommenheit vorliegen. Man muss daher wissen, dass der Geschädigte grundsätzlich Anspruch darauf hat, einen anerkannten unabhängigen Sachverständigen seines Vertrauens mit der Schadensbegutachtung zu beauftragen.

Regelmäßig empfiehlt sich bei diesen höheren Schäden aber die Hinzuziehung eines kundigen Rechtsanwalts, der bereits das vorgerichtliche Verfahren und die Beweiserhebung steuert. Auch dessen Kosten sind von der Versicherung bzw. vom Unfallgegner im Rahmen des bestehenden Schadensersatzanspruchs zu erstatten. So vermeidet man, in die Fallstricke der Schadensabwicklung mit den Versicherungen zu geraten.

Sachverständige finden

Bundesweit gibt es eine Vielzahl von Sachverständigen für bootsbautechnische, maschinentechnische und andere Fragen im Bereich Was-

sportsport. Eine Übersicht findet sich auf den Webseiten der Industrie- und Handelskammer (www.ihk.de) oder im Bodensee-Jahrbuch (IBN-Verlag).

Entscheidend ist immer, ob der Sachverständige konkret für den jeweiligen Schadensfall geeignet ist. Der Titel „Sachverständiger“ ist nicht geschützt. Wer sich sachverständig fühlt, darf sich so nennen. Aber es gibt wesentliche Unterschiede. Die Unterscheidung erfolgt allgemein in vier Gruppen:

- nach EN 45013 vereidigte;
- öffentlich bestellte und vereidigte;
- amtlich anerkannte;
- selbst ernannte.

Wert des Titels

Die öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen werden von den Handwerkskammern und Industrie- und Handelskammern bestellt und vereidigt, ständig überprüft und überwacht. In Gerichtsverfahren werden sie aufgrund gesetzlichen Gebots bevorzugt. Die Bestellungs Voraussetzungen sind streng. Die amtlich an-

erkannten Sachverständigen sind für eine bestimmte Tätigkeit überprüft und zugelassen.

Die selbsternannten Sachverständigen werden von keiner amtlichen Stelle auf Sachkunde und persönliche Eignung überprüft. Ihre Tätigkeit beruht letztlich darauf, dass sich jeder Sachverständiger nennen darf.

Bevor man einen Sachverständigen beauftragt, sollte man deshalb genau nachfragen und vergleichen. In vielen Fällen hat man bei einer über der Bagatellgrenze liegenden Schadenssache gegen die Versicherung des Gegners bzw. diesen selbst einen Anspruch auf Ersatz der Kosten des Sachverständigen.

Man sollte diese Möglichkeit nutzen und einen anerkannten, am besten auch von Gerichten häufig bestellten Sachverständigen hinzuziehen, denn dessen Gutachten werden häufig nicht angezweifelt. So spart man bei der Schadensabwicklung nicht nur Ärger, sondern vor allem auch Zeit.

Häufige Fehler

Die Beauftragung „irgendeines“ Sachverständigen ist in der Regel problematisch. Wenn die Gegenseite dessen Bewertung nicht anerkennt, bleibt trotz kostenaufwändiger Sachverständigen nur der Weg zum Gericht. Ist das Gutachten grob mangelhaft, besteht im Rahmen des Schadensersatzes nicht einmal ein Anspruch auf Erstattung der Sachverständigenkosten dieses sogenannten „Parteigutachters“.

Wassersportrechtlich erfahrene Anwälte kennen eine Vielzahl geeigneter Sachverständiger und werden behilflich sein können, den richtigen für den jeweiligen Fall zu finden. Korrespondenzkollegen im Norden und Osten helfen im Zweifel, den richtigen Sachverständigen auch anderswo zu fin-

den. Auch in Schweden, Dänemark, der Schweiz und anderen Ländern.

Die Höhe der Kosten des Boots- oder Yacht-Sachverständigen richten sich in der Regel entweder nach individueller Vereinbarung oder – im gerichtlichen Verfahren – nach den dort geltenden Entschädigungssätzen. Die Kosten des Boots- oder Yacht-Sachverständigen im gerichtlichen Verfahren gehören zu den Verfahrenskosten, und werden nach dem Justizvergütungs- und Entschädigungsgesetz (JVEG) berechnet.

Die Sache mit den Kosten

Letztlich trägt sie daher derjenige, der in dem Rechtsstreit unterliegt. Kostenvorschuss ist aber regelmäßig immer von demjenigen zu leisten, der nach Ansicht des Gerichts die Darlegungs- und Beweislast für die Frage trifft, die der Sachverständige zu beurteilen bzw. zu prüfen hat.

Soweit man außerhalb oder vor einem gerichtlichen Verfahren einen Sachverständigen beauftragt, gehören diese Kosten nicht zu den sogenannten „automatisch“ zu erstattenden Verfahrenskosten. Sie müssen dann also im Rahmen des Schadensersatzes geltend gemacht werden. Mit den dort zu beachtenden Prozessrisiken.

Drängt die Zeit und besteht insbesondere die Gefahr des Beweisverlustes oder das Bedürfnis schneller Reparatur, so empfiehlt sich regelmäßig, ein gerichtlich geführtes selbstständiges Beweisverfahren (früher Beweissicherungsverfahren) zu beantragen oder eine Vereinbarung mit dem Gegner und seiner Versicherung über die Beweissicherung abzuschließen.

Wegen der zahlreichen Fallstricke, die hierbei zu beachten sind und die man als Laie kaum kennt, sollte man dabei auf anwaltliche Begleitung nicht verzichten.

Der Autor



Jochen-Patrick Kunze ist u. a. Rechtsanwalt für Wirtschafts-, Wettbewerbs- und Markenrecht. Sein Interesse am Bootsbau hat zunächst ein Praktikum bei

Abeking & Rasmussen geweckt. Kunze segelt selber eine BB 10m.

Einen [Link](#) zu seiner Homepage mit Fragen zum Recht im Wassersport finden Sie unter www.ibn-online.de (Links / Page für Wassersportler), direkt zu ihm führt www.brink-partner.de