

Stingray

Kompaktes,

25

Knapp 20 Modelle umfasst die Stingray-Bootpalette, begonnen beim kleinsten Typ, dem 180 RX Open Bow, über die Reihe Cuddies, Cruisers, Sport- und Deckboats, bis schließlich hin zur Fish & Ski-Ausführung. Claus D. Breitenfeld hat das Flaggschiff der Stingray-Familie, den Cruiser „250 CS“, einmal näher unter die Lupe genommen und traf dabei auf ein kompaktes Wohnschiff mit sportlichen Ambitionen, wie man es vom bloßen Anblick und in Erkenntnis der nicht gerade überzogenen Motorisierung kaum erwartet hätte.

Hartsville im US-Bundesstaat South Carolina, dort ist die Heimat der Stingray-Boote angesiedelt. Eine Werft, die nach nur wenigen Jahren ihrer Gründung durch Al Fink im Jahr 1979, sich zu einem renommierten Unternehmen mit hervorragender Reputation im motorisierten Wassersport emporgearbeitet hat. Alles begann mit recht bescheidenen Möglichkeiten. Al Fink konnte vor rund 30 Jahren gerade 'mal auf zwei Formen zurückgreifen, unterstützt von einer Handvoll Mitarbeiter. Ihnen allen lag jedoch eines im Blut: Enthusiasmus in Sachen Bootssport und der Wille dem Kunden ein Produkt zu präsentieren, das keinen Vergleich zu scheuen braucht. Sei es in punkto Qualität, Design und Fahreigenschaften.

Heute werden auf annähernd 3.000 Quadratmeter Hallenfläche von hochspezialisierten Bootsbauern nach dem neuesten Stand der Technik, roboter- und computerunterstützt, Sportboote produziert, die so manchen Preis in Sachen Design und Qualität für sich verbuchen konnten, wie zum Beispiel jüngst 2007 der „marine industry CSI award“ für höchste Kundenzufriedenheit. Jedes Boot, jedes Detail, beginnt mit dem Computer gestützten, dreidimensionalen Formenbau, der in nur wenigen Stunden den Grundstock für die Mutterform aus einem Block herausfräst. Fast schon klinisch rein geht es in der Laminierhalle zu. Mit einem eigens für Stingray entwickelten Transportsystem werden die Fiberglasteile von Station zu Station transportiert, bearbeitet und ausgebaut, bis sie schlussendlich „zur Hochzeit“ in der Endmontage zusammentreffen.

Dieser Qualitätslevel, der von Eigner zu Eigner weitergegeben wird, hatte im Laufe der Jahr-

zehnte zur Folge, dass sich ein weltweites Importeur- und Händlernetz fast schon von selbst etablierte. Neben den USA arbeitet Stingray mit Importeuren in Australien, Canada, Russland, naher Osten, Südamerika und komplett Europa zusammen.

Fahreigenschaften

Die von der Werft zugebilligte, maximale Power, schlägt sich im Technischen-Datenblatt des Konstanzer Importeurs Marine Center Diebold mit 235 kW (320 PS) nieder. An den Sterndrive weitergegeben von einem Volvo Penta 5,7 Liter GXi-Benziner, der diese Kraft schließlich über den Duoprop ins Wasser quirlt.

Mit soviel Schmackes können wir allerdings hier beim Testprobanden nicht dienen, uns standen gerade 'mal 140 kW (190 PS) zur Verfügung. Die allerdings schöpfte der DPS-Z-Antrieb aus dem drehmomentstarken Volvo Penta-Diesel D3 190, der sich in Relation betrachtet, hinter seinen Benzinerkollegen nicht zu verstecken braucht. Logisch auch, dass es 2.4 Liter Hubraum beim Diesel, nicht so ganz einfach haben, sich gegen 5,7 Liter Hubraum beim Benziner zu behaupten. Dennoch, die Fahrwerte des D3 190 können sich durchaus sehen lassen, denn der Aluminiumblock und Zylinderkopf des Reihen-5-Zylinder-Diesel bringt im Gegensatz zum 5,7 GXi rund 230 kg weniger Gewicht auf die Waage.

4.000 U/min dürfte der Volvo Diesel maximal drehen. Uns signalisierte der Drehzahlmesser mit 200 U/min weniger 3.800 U/min. Mag sein, dass es daran lag, dass das 250 CS schon längere Zeit im Wasser lag und sich bereits leichter Algenbewuchs am Unterwasserschiff gebildet hatte, viel-



elegantes Wohnschiff mit sportlichen Ambitionen

OCS



Kompaktes Kabinenboot mit sportlichen Fahreigenschaften und vier vollwertigen Schlafplätzen unter Deck.





leicht „verkalibrierte“ sich aber auch der Drehzahlmesser im Laufe der Saison etwas. Sei's drum, mit dem Wert von knapp 60 km/h bei einem Testgewicht von ca. drei Tonnen, wird wohl jeder angesichts dieser Motorisierung leben können. Und dass man dem Rumpf etwas Zeit lassen muss, um aus dem Stand in die Gleitphase überzugehen, auch das dürfte jedem klar sein, der auch nur ein wenig vom motorisierten Wassersport versteht. Aber was sind schon neun bis zehn Sekunden, gemessen an einem Tagestörn?!

Unter Volllast das Ruder hart eingeschlagen – dazu bedarf es lediglich zwei volle Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag – legt sich die 250 zwar ordentlich auf die Backe, jedoch ein Gefühl von Unsicherheit kommt zu keinem Zeitpunkt auf. Aufgrund der direkten, Servo unterstützten Lenkung, lassen sich problemlos schnelle, wendige Manöver fahren, auf die der Rumpf äußerst spontan, jedoch dabei absolut souverän reagiert. Slalomfahrt ähnlich hält er spurtreu den ihm vorgegebenen Kurs, schmiert achtern nicht weg, hakt nicht ein.

Auch die Tortur der kontinuierlich gesteigerten Gaszufuhr aus ruhender Position bei vollem Rudereinschlag bis Vmax, egal,

ob über Stb. oder Bb., bringt diese Stingray nicht aus der Ruhe. Besonders sei darauf hingewiesen, dass die oftmals sich unter diesen Umständen einstellende Kavitation am Propeller ausbleibt, so der Antrieb eng an den Spiegel herangetrimmt ist.

Um nach der einsetzenden Gleitphase die vollen 59,7 km/h aus der 250 CS herauszukitzeln, sollte man dem Rumpf weitere 15 bis 18 Sekunden gönnen, gefühlvoll ausgetrimmt. Dann allerdings kann das Gas bei Kabelle Wasser so stehen bleiben. Satt und sauber nimmt der Rumpf so ziemlich jede Welle, setzt wieder weich ein, drückt aufgrund seiner steilen Aufkimmung von 21° im Bugbereich das Wasser sauber zur Seite.

Als optimale Reisegeschwindigkeit im ökonomischen Bereich legen wir uns bei 3.000 U/min fest. Das entspricht 41,5 km/h (22,4 kn), bei moderater Geräuschentwicklung von 79 dB(A) am Steuerstand, inklusiv dem Zutun von Wind und Wellen.

Doch nicht nur die flotten Drehzahlen sind es, die bei einem Boot den Fahrspaß 'rüberbringen. Wer sich mit seinem schwimmenden Untersatz schlussendlich beim Einparken in enge Liegeplatzboxen abmühen muss, vielleicht auch noch den

Spott des Stegnachbarn zu spüren bekommt, weil der Rumpf sein Eigenleben durchsetzt, der verliert schnell die Lust am Boating. Nicht so mit dieser Stingray. Sie lässt sich zentimetergenau dirigieren und nach kurzer Eingewöhnungszeit perfekt beherrschen. Untern Strich Fahreigenschaften, wie man sie sich nur wünschen kann, und die auch keinem Einsteiger Kopfzerbrechen bereiten sollten.

➔ Ausstattung & Verarbeitung

Wie bereits eingangs darauf hingewiesen, Qualität und deren Kontrolle nimmt bei Stingray einen besonders hohen Stellenwert ein. Daher wäre es müßig, in diesem Kapitel minuziös jedes Ausstattungsdetail nochmals gesondert würdigen zu wollen. Bei dieser Stingray wird es auch der kritische Betrachter schwer haben, explizite Mängel aufzudecken.

Die bequemste Möglichkeit des Anbordgehens bietet sich von achtern über die große Badeplattform an. Vorbei am zweiflügeligen, mittig angeordneten Stauraum im Spiegelbereich, darin – wie in unserem Fall – trocken und sicher untergebracht,

sämtliche Kabel und der Anschluss für den Landstrom. Im steuerbordseitigen Durchgang die kalt/warme Außendusche, indirekte Beleuchtung, ein Handlauf und dahinter die dreistufige VA-Badeleiter unter einem Luk. Weitere Facilities in diesem Bereich die zusätzliche, von hier zu bedienende Trimm-einrichtung für den Antrieb, der Druckwasseranschluss, Wasserskizugöse, Kraftstoff- und Wassereinfüllstutzen.

Das Cockpit präsentiert sich einer Wohnlandschaft gleich. Dicke, solide Polster auf den Sitzflächen, darunter Stauraum, animieren zum Relaxen. Achtern nach Bb. ausgerichtet, eine aufwändig gearbeitet Querbank, davor in Fahrtrichtung ein Einzelsitz, der sich bestens dazu eignet, den Wasserskiläufer zu beobachten und in Höhe des Fahrerstandes eine Zweisitzer-Couch. Der gegenüberliegende Fahrstand zeigt sich in gelungenem Design, modern und ergonomisch mit übersichtlichen, blendfrei installierten Armaturen. Im Detail: Trimm- und Kraftstoffanzeige, Drehzahlmesser, Geschwindigkeitsanzeige, Voltmeter, Öl- und Wassertemperatur, Radiofernbedienung, Navigationslicht, Zündschloss, 12-V-Steckdose, Volvo-Penta-EVC, 12 Kippschalter zum aktivieren diverser, elektrischer Bordfunktionen.

Die elektrische Ankerwinde kann sowohl vom Steuerstand, als auch von der Bugspitze aus bedient werden. Gut im Griff liegen die moderne Einhebelschal-

tung mit integriertem Trimmaster und das Dreispeichenruder, vertikal zu verstellen.

Nicht nur optisch ein Highlight, der Fahrer sitzt mit in Offshoreposition zu klappender Unterschenkelverlängerung. Herausragend, trotz modernster Gestaltung, der Seitenhalt, besonders in eng gefahrenen Kurven. Zusätzliche Sicherheit bietet die Fußstütze. Nach achtern schließt sich die Wetbar mit Spüle an, darunter die Kühlbox, der Feuerlöscher und zusätzlicher Stauraum. Leicht herauszunehmen der passgenaue Teppichboden (gilt auch für die Kabine), fixiert von Druckknöpfen. Vor der Rückbank einzupflanzen, ein Tisch, der sein Ruhedasein im Motorraum samt Fuß bis zum geforderten Einsatz fristet. Aufgeräumt geht es auch im Motorraum selbst zu, wo der Volvo Penta D3 190-Diesel zuverlässig seinen Dienst verrichtet.

Der Weg aufs Vorschiff wird leicht gemacht durch zwei eingeformte, breite Tritte in die Kabinentür, die im geöffneten Zustand nach Stb. hinter dem Steuerstand verschwindet und die mittig zu öffnende Windschutzscheibe. Auf dem Vorschiff zwei VA-Handläufe, das große Lüftungsluk und die elektrische Ankerwinde. Optisch gut angepasst, die bis in Steuerstandhöhe nach achtern reichende VA-Reling. Nur der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass sämtliche Trittflächen mit Antislipstruktur belegt sind.

Wohnliches Ambiente empfängt den Betrachter unter Deck. Backbords eine komplette Pantry mit Kühlschrank, einflammiger, elektrischer Kocher, Spüle, Mikrowelle und ausreichend Stauraum. Gegenüber der Sanitärbereich mit Dusche und Seewassertoilette. Im Vorschiff die Möglichkeit einen Tisch zwischen dem U-Sofa zu platzieren, der im abgesenkten Zustand die Basis für ein großes Doppelbett darstellt. Zwei weitere Crewmitglieder finden Schlafplätze in der Unterflurkabine, von der Bb.-Seite neben der Pantry zugänglich. Gut verteilt im gesamten Boot, diverse Lautsprecher, die der Partylaune zusätzlichen Kick verleihen.

👉 Zusammenfassung

Die Stingray 250 CS präsentiert sich trotz kompakter Bauweise als vollwertiges Tourenboot für vier Personen. Alle Ausstattungsmerkmale, die zuweilen meist nur bei deutlich größeren Schiffen anzutreffen sind, werden hier geschickt miteinander kombiniert und lassen auch einen mehrtägigen, autark ablaufenden Törn Realität werden. Fernab jeglicher Kritik Fahreigenschaften und Qualitätsstandard. Ein mit entsprechendem Zugfahrzeug noch trailerbares Schiff, das dem Eigner die Möglichkeit bietet, auch spontane Revierwechsel auf dem Trockenen vorzunehmen.

Claus D. Breitenfeld

Technische Daten

Herstellerland: USA
Werk: Stingray Boats, Hartsville, South Carolina
Importeur: Marine Center Diebold GmbH, Wendelsbergstraße 5, D-78465 Konstanz-Dettingen, Tel.: 07533-3068, www.marine-center.de

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „C“ (küstennahe Gewässer)

Länge ü. A. (m): 7,60
 Länge WL (m): 6,70
 Breite ü. A. (m): 2,59
 Tiefgang ca. (m): 0,89 / 048
 Freibord ca. (m): 0,94
 Höhe über WL (m): 1,96
 Gewicht ca. (kg): 2.300
 Testgewicht ca. (kg): 3.000
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform und Konstruktion: V, 21°
 Test-Motor kW (PS): 140 (190) Diesel
 Max. Motor kW (PS): 235 (320) Benzin
 Antriebsart: Z
 Kraftstofftank ca. (l): 257

Wassertank ca. (l): 95
 Fäkalientank (l): 80
 Eisbox (l): 30 + 24
 Zuladung/Nutzlast (kg): 1.027
 Freibord (m): 114
 Max. Personen: 10
 Schlafplätze: 4 + 1
 Sitzplätze: 6 – 8 + Kabine
 Kabinen: 1+1

Testmotorisierung:
 Hersteller/Typ: Volvo Penta Diesel/D3190 DPS
 Bauart/Zylinder: Reihen-5-Zylinder
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 140 (190)
 Leistung Propeller kW(PS): 133 (181)
 Hubraum (cm³): 2.400
 Ventile: 4 pro Zylinder
 Arbeitsweise: 4-Takt, Turbolader mit Ladeluftkühlung
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 4.000
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Common Rail

Kühlkreise: 2
 Generator (A): 140
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 330
 Propeller: F5 VA Duoprop

Motorendetails: Motorendetails: Zylinderblock- und Kopf aus Aluminium, Turbolader mit variabler Geometrie, Ladeluftkühlung, zwei oben liegende Nockenwellen, Spritzöl gekühlte Kolben, elektronisches Motormanagement, Röhrenwärmetauscher, zwei Kraftstoffförderpumpen, seewassergekühlte Abgassammelrohre, Servolenkung.

Standardausrüstung: Offshore-Fahrersitz, Fiberglas Cockpitboden, vertikal verstellbares Ruder, Kompass, Druckwassersystem mit Heckdusche, MB-Quart-Hi-Power-Audio-System.

Möglich Extras: Unter anderem Zweifarben-Rumpf, Camperverdeck, Cockpitperennen, Cockpitteppich, Echolot, 220 V-Landanschluss, Warmwasser, Klimaanlage,

elektrische Ankerwinde, Suchscheinwerfer, Zerhackerpumpe für Fäkalientank, Radiofernbedienung auf Badeplattform, Feuerlöschautomatik, Trimmklappen.

Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch			
U/min	km/h	(kn)	dB(A)*
650	Leerlauf	-	52
600 ¹	7	(3,8)	59
2.800 ²	36,2	(19,5)	77
3.000 ³	41,5	(22,4)	79
3.500	51,3	(27,7)	84
3.800 ⁴	59,7	(32,2)	86

* inkl. Wind- und Wassergeräusche

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Volllast; Testcrew: 2 Personen; Kraftstofftank-Füllstand: 75%; Wind- und Wasserverhältnisse: 2 – 3; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 9 – 10 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl in alle Richtungen 1 – 1/2.