

# Sportlicher Hingucker



Ganz ohne Frage, es gibt weltweit Werften, deren Modellpalette die von Stingray stückzahlmäßig übertrifft. Stingray legt derzeit 15 Grundvarianten auf, begonnen beim „185er“ mit 5,65 Metern Länge über alles, bis hin zum „250er“, mit 7,60 Meter.

Von **Claus Breitenfeld**

**Ganz schön flott unterwegs, die Stingray 225 CR, mit immerhin knapp 66 km/h.**

Die typmäßige Unterscheidung steigert die Angebotspalette jedoch auf 21 Boote, unter welchen künftige Eigner wählen können. Und das wiederum kann sich sehen lassen. Claus D. Breitenfeld hat die drittgrößte Ausführung unter die Lupe genommen, das Modell „225 CR“, einen Cuddy-Cruiser.

Das US-amerikanische Familienunternehmen „Sting-

ray-Boats“, kann auf ziemlich genau 30 Jahre Erfahrung und Tradition zurückblicken. Man schrieb das Jahr 1979, als Al Fink sich daran machte, erste Überlegungen in Sachen Bootsbau zu konkretisieren. Mit einer handvoll Formen und etlichen Gleichgesinnten, startete er die „Mission Stingray“ und nur wenige Monate später wurde das erste Boot der

Öffentlichkeit präsentiert.

Die Entwicklung schritt rasant voran. Bereits sechs Jahre später kamen bei Stingray als eine der ersten Werften in den USA CAD- und CNC-Roboter zum Einsatz.

Doch auch das bedeutete für Al Fink nicht, die Hände in den Schoß zu legen. Technischen Innovationen gegenüber stets aufgeschlossen, folgten Schritt für Schritt der

Ausbau einer modernen Produktion. Als eine der ersten Sportbootwerften weltweit, wurde dort CNC-Technik dazu eingesetzt, komplette Prototypen zu „framen“, quasi in einem Block als „Mastermodell“ vorzufertigen. Bei allem konzentriert sich Stingray konsequent auf das kleine bis mittlere Segment – und der Erfolg gibt der Werft Recht.

## Fahrbericht Stingray 225 CR



### Stingray 225 CR

#### Maße:

Lüa 7,00 m, Breite 2,54 m  
Gewicht ca. 2000 kg  
Motorisierung 115 kW/156 PS

#### Preis

ab 37 680 Euro

#### Fahreigenschaften

Gleich vorweg: man wird nicht oft auf ein Boot dieser Größenordnung treffen, das sich auch in extremen Situationen derart souverän und problemlos im Fahrverhalten präsentiert, wie diese Stingray 225 CR.

Bei Kabinenbooten wird zuweilen das Prädikat „Trägheit oder langweilig“ in Sachen Temperament in den

Ring geworfen. Dass unser Testproband davon meilenweit entfernt ist – und das auch noch mit einer Motorisierung, die wahrlich nicht als spektakulär angesehen werden kann – dafür sprechen die Messwerte.

Spätestens hier sei allerdings die Anmerkung gestattet, dass man sich bei der 225 CR nicht zur Vorstellung hinreißen lassen sollte, unter

Deck wartet ein kleiner Tanzsaal auf die Crew. Wir haben es hier mehr mit einer Daycruiser-Variante für zwei bis drei Personen im Schlupfkabine-Format zu tun, die zwar zu gelegentlichen Übernachtungen durchaus einlädt, jedoch für permanentes Wohnen an Bord eher nicht angedacht ist.

Doch zurück zu den Fahr-

eigenschaften. Boote, die es bei einem Testgewicht von etwa zwei Tonnen auf knapp 66 km/h (35 kn) unter Vollast bei 4100 U/min, dieselfebefeuert, bringen, das sind wahrlich keine lahmen Enten.

Und selbst bei Marschfahrt mit lediglich 3000 U/min in mittlerer Trimmposition, signalisierte das GPS immer noch ordentliche 46,8



1

km/h (25,3 kn). Dass diese Topwerte erreicht werden, dafür sorgt ein stählerner Duoprop aus der Volvo-Penta-Kollektion des Typs „F 6“.

Die 156 Pferdchen, die schlussendlich am Propellerpaar über die Kegelräder des Getriebes ankommen, sorgen auch dafür, dass die Stingray gut ausgetrimmt in ca. fünf Sekunden übers Wasser gleitet. Den Z-Antrieb komplett an den Spiegel ran genommen, sollte die Drehzahl nicht unter 2100 U/min abfallen, denn danach ist's vorbei mit dem Gleiten.

Um bei den bereits erwähnten 66 km/h das Ruder plötzlich hart zu legen, egal in welche Richtung, sollten zwei Faktoren beachtet werden. Empfehlenswert ist es zum einen, sich nach und nach an die Reaktion des Bootes zu gewöhnen, das dieses Manöver mit nicht unerheblichen Fliehkräften quittiert und zum anderen auch die mitfahrenden

Crewmitglieder über das Vorhaben zu unterrichten. Denn diese sollten sich dann doch festen Halt an den zur Verfügung stehenden Handläufen suchen. Wer schließlich weiß, wie es sich anfühlt, ein heißes Tänzchen über die Wellen zu wagen, der genießt Fahrspaß pur.

Apropos Ritt über die Wellen – ein weiterer Pluspunkt in Sachen Fahreigenschaften ist der weiche Lauf des Rumpfes. Bei moderatem Wellengang und zügigem Dahingleiten kann die Drehzahl so um die 3000 U/min festgeschrieben werden. Zwar besteht immer die Möglichkeit, wie bei jedem Boot dieser Länge, mal in ein Wellenloch zu fallen, doch unterm Strich ändert das nichts am souveränen Lauf.

Auch die Tortur aus dem Stand bei hartem Rudereinschlag die Drehzahl kontinuierlich bis Vmax gesteigert, stecken Z-Antrieb und Rumpf klaglos weg, ohne Luft zu ziehen. Ähnlich rund

läuft es bei den Manövriereigenschaften. Die Drehkreise in alle Richtungen, voraus und nach achtern bei niedrigster Drehzahl belaufen sich zwischen 1,5 Bootslängen und auf dem Teller. Summa summarum: Wer mit diesem Boot nicht klar kommt, der sollte vielleicht doch besser Halma spielen.

#### Hohe Qualität

Wie eingangs darauf hingewiesen, Stingray überlässt nichts dem Zufall. Qualität und perfektes Finish, gepaart mit Sicherheit, stehen ganz oben auf der Produktionsagenda. Daher wollen wir es ihnen ersparen, an dieser Stelle minutiös auf jedes Schräubchen, jedes GFK-Accessoire, Polster oder Kabel einzugehen, sondern pauschal attestieren, dass es an der Stingray 225 CR kaum etwas zu meckern gibt, soweit ein Eintagestest Einblick gewähren kann.

Werfen wir einen Blick in die Bugkabine, begehbar von



2



3

der Backbordseite des Cockpits. Dort präsentiert sich eine kleine Polsterlandschaft, die sowohl sitzender, als auch liegender Weise, dann allerdings mit Einlegepolstern, zu nutzen ist.

#### Platz für zwei bis drei

Der Platz ist ausreichend für zwei Personen und gegebenenfalls noch ein Kind. In der Kabine installiert sind ein kleines Waschbecken, Chemie-WC, Radio/CD und ein Minigaskocher (mobil und vorzugsweise im Freien zu verwenden).

Selbstredend werden auch die Räume unter den Polstern zum Stauen genutzt, deren Öffnungen mit Aluprofilen perfekt eingerahmt sind. Weiterer Stauraum findet sich hinter den Rückenlehnen. Verstellbare Halogenleuchten, Lautsprecher, seitliche Bulleyes und das Lüftungsluk in der Decke mit Fliegengitter komplettieren diesen Bootsbereich.

Auf das Vorschiff führen

## Fahrbericht Stingray 225 CR



**1. Die Kabine ist ausreichend für zwei Personen, zur Not geht es auch zu dritt. Stauraum findet sich unter der Liegefläche. Eine Mini-pantry mit Spüle ist an Backbord.**

**2. Das Cockpit mit Blick nach vorn. Über die Stufen kommt man sicher aufs Vorschiff. Die Kabine wird mit einer Falttür verschlossen.**

**3. Bester Seitenhalt der Einzelsitze, umzuklappen auch in Offshoreposition. Die Polsterung ist hochwertig.**

**4. Der ergonomisch gestaltete Fahrstand. Gut im Griffbereich ist die Einhebelschaltung.**

**5. Bugbereich mit Ankerkasten.**

**6. Reichlich Stauraum unter den Sitzen im Cockpit.**

**7. Der Volvo D3-160 unter der Sonnenliege. Platz sparend im Motorraum verstaut werden Tisch und Fuß.**



4



5



6



7



### Zahlen

7,00 m	Länge über alles
6,10 m	LWL
2,54 m	Breite
0,84 m	Tiefgang
0,66 m	Freibord
2000 kg	Gewicht
VP D3-160	Motor
115 kW/156 PS	Leistung
Z-Duoprop	Antrieb
10	Personen
2	Kojen
1	Kabine
216 l	Kraftstoff
ab 37 680 Euro	Preis

Vertrieb: **Marine Center Diebold GmbH, Wendelsbergstraße 5, D-78465 Konstanz-Deitingen, Tel.: +49 (0) 75 33 / 30 68, www.marine-center.de**

**Ganz Yachting, Bellerivestr. 264, CH-8008 Zürich, Tel.: +41 (0) 01 / 4 22 77 77, www.ganzyachting.ch**

**Standardausüstung:** Unter anderem Sonnendach mit herausnehmbarem Vorderteil, Sonnenliege, indirekte Beleuchtung im Cockpit, Radio/CD mit vier Lautsprechern inkl. Fernbedienung, Kunstleder-Sitzbezüge, komplette Instrumentierung inkl. Betriebsstundenzähler, Signalhorn, Waschbecken in der Kabine, Chemie-WC, Gaskocher.

**Mögliche Extras:** Unter anderem Heckdusche, Rumpfsonderfarben, Trimmklappen, Hafenplane und Cockpitverdeck, Radio-Fernbedienung auf der Badeplattform, herausnehmbarer Teppichboden, Sumlog, automatisches Feuerlöschsystem.

### Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	dB(A)
600	7,5	57
2100	22,1	73
2500	34,3	76
3000	46,8	80
3500	58,7	85
4100	65,6	87

### Stärken und Schwächen

- + Design
- + Fahr Sicherheit
- + Fahrleistung
- + gute Details
- Gleitphase bei 22 kn

## Fazit

Egal, ob Cabin- oder Daycruiser, mit der „Stingray 225 CR“ bekommen Eigner ein ausge-reiftes, fast schon perfektioniertes Boot, das mit exzellenten Fahreigenschaften besticht und sich optisch als echter Hingucker präsentiert. Viele pfiffige Details zeugen davon, dass hier Konstrukteure mit praktischer Erfahrung am Werk waren. Ein rundum gelungener Wurf.

fest einlamierte Tritte zwischen der mittig zu öffnenden Windschutzscheibe hindurch. Ein versenkbarer Festmacherbeschlag vor dem Ankerkasten auf der Bugspitze hält das Boot sicher am Steg, deren weitere gibt es achtern und mittschiffs zum Belegen einer Sprung.

### Hochwertige Sitze

Steuerstand und Beifahrer-sektion, ausgestattet mit aufwändig gepolsterten Schalen-sitzen, sicherem Seitenhalt, umzustellen in Offshoreposition, auf Teleskopfüßen montiert, zu drehen um 360° und vertikal zu verschieben. Die komplette Instrumentierung, blendfrei installiert und gut einzusehen, präsentiert sich mit Anzeigen für die Trimmposition des Z, Geschwindigkeit, Öl-druck, Batterieladung, Kraftstoffvorrat und Drehzahl. Darüber hinaus das Volvo-Penta-EVC-System, Zündschloss und Blower, Radio-

fernbedienung, 12-V-Steckdose, sieben Kippschalter, unter anderem für Navigationslicht, indirekte Cockpit-beleuchtung, Bilgenpumpe und Horn, Frischwasserpumpe, automatisches Feuerlöschsystem, daneben ein zusätzlicher Leerschalter. Ergonomisch die Installation der Einhebelschaltung mit integrierter Trimmaste und Quickstopp.

Auf praktischen Erfahrungen basierend, das Konzept der u-förmigen Rückbank im Cockpit. Zwar mit Einzelsitzkissen drapiert, ist der darunter liegende Stauraum durchgängig zu nutzen. Vorteil: Nicht die komplette Mannschaft muss sich erheben, soll dort etwas gebunkert oder herausgeholt werden. Das mittige Polster der Sonnenliege, gleichzeitig Motordeckel, wird mit einem Handgriff komplett demon-tiert, um auf dem Weg zur riesigen Badeplattform sicheren Stand zu finden. Perfekt ausgestattet auch dieser