

# Wendiger Flitzer

Wörtlich übersetzt bedeutet „Stingray“ Stachelrochen. Nun, so giftig kommt das Modell „195 CX“ nicht daher, dennoch, „lumpen“ lässt sich dieser kleine, wendige Flitzer trotzdem nicht, geht es darum zu zeigen, was in ihm steckt. In diesem Fall war's ein 3.0-MerCruiser MPIC Benziner mit Katalysator und Lambdasonde.

Von **Claus Breitenfeld**



# mit Ambitionen

## Stingray 195 CX

### Maße:

Lüa 5,96 m, Breite 2,31 m

Gewicht ab ca. 1160 kg

Motorisierung bis 200 kW / 272 PS

### Preis ab

ca. 37 000 Euro



Der Motor wurde speziell nach den Vorgaben der Bodensee-Schifffahrtsordnung Stufe II (BSO II) umgerüstet. Claus D. Breitenfeld hat sich den „Saubermann“ einmal näher angesehen.

### Die Werft der Kleinen

Wer einen Blick in die Stingray-Broschüre wirft, der wird sich vielleicht wundern, weshalb die Werft aus South Carolina, USA, Boote „nur“ bis zu einer Größe von 7,60 Meter, ca. 25 Fuß, auf Kiel legt. Und davon überschaubare 19 unterschiedliche Modelle, die sich in Typenreihen wie Open Bow, Cuddies und Cruisers, Sportboote, Deck Boats, Fish & Ski splitten.

Die Philosophie, die dahintersteckt ist so einleuchtend wie simpel. Stingray handelt nach dem Motto, „Schuster, bleib bei deinen Leisten“ und mach' die Sache gut. Überlass anderen den überdimensionierten Höhenflug, denn wer schnell und steil aufsteigt, stürzt nicht selten ebenso flugs wieder ab.

Deren Beispiele waren in jüngster Vergangenheit ja nicht gerade selten zu beobachten. Erfolgsrezepte sind nicht zwingend an „immer

größer, immer aufwändiger“ gebunden. Es geht auch anders.

### Die Anfänge der Werft

Als Al Fink, der Gründer von Stingray, 1979 die Werft aus der Taufe hob, standen ihm gerade einmal zwei Formen zur Verfügung, eine Handvoll geschickter Handwerker und die Leidenschaft, ein exzellentes Powerboot auf den Markt zu bringen.

Aus diesen bescheidenen Anfängen heraus, entwickelte sich im Laufe von nunmehr drei Jahrzehnten ein Produkt, das weltweit höchste Reputation genießt. Nicht von ungefähr heimste die Werft bereits diverse begehrte Preise und Auszeichnungen ein, wie zum Beispiel jüngst im Jahre 2009 den „Award Excellence in Customer Satisfaction“ für Stern-drive Bowrider Boats der US-Marine-Industrie. Frei übersetzt, den Preis für beste Zufriedenheit aus dem Blickwinkel der Eigner.

Einer der Gründe für die Erfolgsstory von Stingray ist jedoch auch darin zu suchen, dass diese Werft eine der wenigen in den Staaten ist, die sich noch in privatem Besitz

befindet. Keine ausschließlich umsatz- und gewinn-süchtigen Manager am grünen Tisch haben hier das Sagen, dieser völlig unabhängige Familienbetrieb trifft seine Entscheidungen selbst, nach bestem Wissen und Gewissen, immer mit der Maßgabe, dem Kunden höchste Qualität zu liefern. Und das soll sich so schnell auch nicht ändern.

### Fahreigenschaften

Nicht immer ist nur pure Motorstärke ausschlaggebend für die Leistungsfähigkeit eines Bootes. Um ein gutes Produkt präsentieren zu können, bedarf es der Harmonie unterschiedlichster Parameter. Hier passen sie offensichtlich bestens zusammen. Denn, salopp ausgedrückt, der kleinste der MerCruiser-Baureihe, der „3.0 MPI“ kommt mit seinen 99 kW (135 PS) nicht gerade als „der“ Kraftprotz daher.

Werfen wir einen Blick auf die Messwerte, denn die können sich durchaus sehen lassen. Galt es doch immerhin ein Testgewicht von mehr als 1,3 Tonnen bei Laune zu halten. 63,2 km/h (34,1 kn) bei 4400 U/min signalisierte uns

das separate Hand-GPS. Der fest installierte Staudruckmesser registrierte gar noch etwas mehr, doch die Genauigkeit derartiger Messinstrumente ließ schon immer ein wenig zu wünschen übrig. Das ist allerdings nicht negativ auf das Boot umzumünzen. Und dass der montierte 21-Zoll-„3-Blatt-Aluquirl“ am Alpha-One-Z-Antrieb genau die richtige Propellerabstimmung ist, dafür spricht, dass sich die maximale Drehzahl von 4400 U/min exakt im von MerCruiser empfohlenen Bereich bewegt, die allerdings noch um 400 Einheiten gesteigert werden könnte.

Aus ruhender Position den Hebel auf den imaginären Tisch gelegt, wird wohl niemand mit 99 kW einen Formel-1-Start erwarten können. Trotzdem, als „Stingray-195-Abkömmling“, würde ich ebenso vehement gegen das Prädikat „lahme Ente“ protestieren. Denn bei einer Zeitspanne von fünf bis sechs Sekunden zum Erreichen der Gleitphase trifft dies wohl sicherlich nicht zu.

Dabei sollte die Drehzahl von 2500 U/min nicht unterschritten werden, um gerade

**Macht auch mit der Mindestmotorisierung eine gute Figur in jeder Fahrstufe, das Stingray 195 CX.**





Gut gestaltet: die Frontpartie des Cockpits.



Aufgeräumt der Motorraum.

noch so mit 24,7 km/h (13,3 kn) diese Fahrstufe zu halten. Fairerweise darf hier auch nicht unter den Tisch fallen, dass das Testboot nicht urlaubsmäßig bestückt war und sich die Testcrew aus lediglich zwei Personen rekrutierte. Bei voller Beladung werden wohl zwei- bis dreihundert Umdrehungen draufgepackt werden müssen. Als zügige

Marschfahrt legen wir uns bei 3200 U/min fest, 42,5 km/h (22,9 kn).

Überrascht wird der Mann an der Haspel davon sein, wie wendig und behände dieses Boot im wahrsten Sinne des Wortes in der Hand liegt. Das leichtgängige, servounterstützte Ruder bedarf nur zweieinhalb Umdrehungen, um den Antrieb von voll Steuerbord auf voll Backbord umzusteuern. Dass sich damit schnelle Kurswechsel abspulen lassen, die zart besaiteten Mägen unter Umständen Schwierigkeiten bereiten, ist nicht auszuschließen.

Auch hart gefahrene Kurven mit voller Geschwindigkeit, die man immer enger zieht, steckt der Rumpf gutmütig weg. Ebenso, wenn man bei voll eingeschlagenem Ruder aus dem Stand die Gastzufuhr bis Maximum steigert. Kein achterliches Wegschmieren, kein Einhacken oder Übersteuern. Sou-

MARKEN-BOOTE

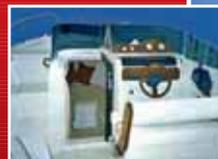
EOLD®

FUN + SPORT FÜR DIE GANZE FAMILIE



Länge: 5,90 m  
Breite: 2,50 m  
Gew. o. Motor:  
850 kg  
Kraftstoff: 150 l  
max. Motorisierung  
kW/PS: 110/150

Länge: 6,50 m  
Breite: 2,50 m  
Gew. o. Motor:  
1000 kg  
Kraftstoff: 200 l  
max. Motorisierung  
kW/PS: 147/200



- Beluga -



Beluga 430



Beluga 490



Beluga 550



Beluga 590

Länge: 4,30 m, Breite: 1,80 m, Gew. o. Motor: 250 kg, max. Motorisierung kW/PS: 30/40

Länge: 4,90 m, Breite: 2,10 m, Gew. o. Motor: 500 kg, max. Motorisierung kW/PS: 51/70

Länge: 5,40 m, Breite: 2,29 m, Gew. o. Motor: 600 kg, max. Motorisierung kW/PS: 85/115

Länge: 5,90 m, Breite: 2,20 m, Gew. o. Motor: 660 kg, max. Motorisierung kW/PS: 85/115

PHÖNIX-BOOTS-BÖRSE

Meßkircher Str. 133 · 78333 Stockach

Tel. 07771-3005 · Fax 07771-1389

email: evelyn-rieger@t-online.de · www.phoenix-boote.de



Fragen Sie auch - unverbindlich - nach unseren Gebrauchtböten

verän und willig macht das 195 CX jedes Manöver mit. Dies gilt auch für die Drehkreise bei niedrigsten U/min und eingekuppeltem Getriebe. Sie bewegen sich zwischen 1,5 und 0,5 Bootslängen in jede Richtung.

Akustisch wahrnehmbar ist die Steifigkeit und Solidität des Rumpfes. Zwar konnte die Testcrew lediglich die Heckwellen der Fahrgastschiffe als sogenanntes „Sprungbrett“ nutzen, doch wurde bereits hier deutlich, dass man mit dieser Stingray weit entfernt ist vom „Joghurt-Becher-Effekt“. Will sagen, satt und stark das Einsetzen nach dem Sprung in die Welle, kein hohles Gedröhne, das darauf schließen lassen könnte, die letzte Lage Glasfasermatte wurde eingespart.

Eine Stingray eben. Aus gutem Grund räumt die Werft eine generelle, fünfjährige Rumpfgarantie ein, für etwaige Osmoseschäden steht sie drei Jahre lang gerade, allerdings ist bei Diebold dieser Fall noch nie eingetreten.

### Ausstattungsdetails

Den Qualitätsstandard an dieser Stelle zum wiederholten Male „auseinanderzupflücken“, das können wir uns sicherlich sparen, er wurde vorstehend entsprechend gewürdigt. Daher hier die Konzentration auf die wesentlichen Ausstattungsmerkmale.

Man glaubt es kaum, aber trotz der kompakten Bauweise ist im Vorschiff eine Kabine eingebaut, die zum Sitzen und spontanen Übernachten für zwei Erwachsene einlädt, ohne dabei in Gefahr zu geraten, klaustrophobische Zustände erleben zu müssen. Sogar an eine Chemie-Toilette „für den Fall der Fälle“ wurde gedacht. Ausreichend dick sind die Polster, Stauraum findet die Crew unter den Sitzflächen. Spiegel, Innenbeleuchtung, Fluchtluk und eine Flügeltür runden dieses heimelige Plätzchen ab.

Das Cockpit ist in dieser Version für fünf bis sechs Personen ausgelegt, mit zwei dreh- und verstellbaren



Die Werft hat in dem kompakten Boot eine brauchbare Kabine eingebaut.



Abschließbares Fach vor dem Copiloten mit Gläserhalter und Handlauf.



Zwei praktische Staufächer im Cockpitboden.

Frontsitzen im Schalenformat. Achtern ist eine breite Querbank, darunter Stauraum, der sich auch unter dem Cockpitboden findet, so der ausknöpfbare Teppichboden zur Seite gerollt wird.

Sauber ist die Installation des Drei-Liter-MerCruiser. Wie überhaupt der Motorraum einen aufgeräumten, übersichtlichen Eindruck hinterlässt.

Die sich anschließende integrierte Badeplattform entspricht dem üblichen Standard mit bestens ausreichender Nutzfläche, kann jedoch als Option auch noch erweitert werden. Ob's Sinn macht, sei dahingestellt. Wasserskizughaken, Teleskopbadeleiter, Handlauf, Aufbau-Festmacherbeschläge (die übrigen Klampen, samt der für die Springleine, sind versenkbar), alles ist dort, wo es hingehört.

Vor dem Beifahrer befindet sich ein abschließbares Handschuhfach, ein Gläserhalter, ein Handlauf und das Radio mit CD-Funktion. Die dazugehörigen Lautsprecher verteilen sich im Cockpitbereich. Der Fahrstand mit dem griffigen, verstellbaren, Kunststoff überzogenen Ruder erfüllt jegliche ergono-

mischen Ansprüche und ist der Sitz- und auch der Stehposition des Fahrersitzes bestens angepasst.

Gut ablesbar sind die Armaturen, die Auskunft geben über Kraftstoffvorrat, Antriebsstrimmwinkel, Geschwindigkeit, Drehzahl, Öl- druck, Kühlwassertemperatur und Batterieladezustand. Zündschloss und Kippschalter zum Ansteuern diverser Bordfunktionen wie Bilgenpumpe, Blower, Navigations- und Cockpitbeleuchtung etc. komplettieren diesen Bereich.

Aufs Vorschiff führt der Weg durch die fünfteilige, mittig zu öffnende Windschutzscheibe, die ihrem Namen voll gerecht wird. Damit dieses Unterfangen nicht zur mühseligen Kletterei ausartet, wird aus dem Fußraum des Steuerstandes eine Steighilfe ausgeklappt. Sie erleichtert den Weg in Richtung Ankerkasten. Der wiederum fällt für ein Boot dieser Größenklasse schon fast überdimensional aus. Die beiden Handläufe auf dem Vorschiff machen sich einerseits der Optik wegen ganz gut, sind jedoch auch beim Hantieren unter rauen Bedingungen der Sicherheit zuträglich.

## Fazit

Die Stingray 195 CX, ein weniger vielseitiger Flitzer mit moderater Motorisierung, aber dennoch sehr ordentlichen Fahrleistungen, präsentiert sich als das ideale Trailerboot auch noch für ein Mittelklasse-Zugfahrzeug. Ein unkompliziertes, solide gestricktes Boot, das die Möglichkeit des Übernachtens bietet, sollte das Sitzfleisch eventuell einmal zu lange am Kneipentisch geklebt haben und von nächtlichen Irrfahrten abzuraten ist. Unterm Strich: empfehlenswert.



## Zahlen

5,96 m	<b>Lüa</b>
5,10 m	<b>LWL</b>
2,31 m	<b>Breite</b>
0,45/0,80 m	<b>Tiefgang</b>
1,32 m	<b>Höhe über WL</b>
ab ca. 1160 kg	<b>Gewicht</b>
ca. 1350 kg	<b>Testgewicht</b>
GfK	<b>Baumaterial</b>
8	<b>Personen</b>
1	<b>Kabine</b>
2	<b>Kojen</b>
5 – 6	<b>Sitzplätze</b>
99 (135) kW (PS)	<b>Testboot</b>
200 (272) kW (PS)	<b>max. Leistung</b>
MerCruiser 3.0	<b>Motor</b>
ab 31 700,- €	<b>Basispreis</b>
ca. 37 000,- €	<b>mit BSO II</b>

### Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	kn	dB(A)
700	2,4	59
2500	13,3	72
3000	21,4	74
3200	22,9	76
3500	25,4	79
4000	29,0	84
4400	34,1	87

Generalimporteur: **Marine Center Diebold, Wendelsbergstraße 5, D-78465 Konstanz-Dettingen, www.marine-center.de**

### Stärken und Schwächen

- + Fahreigenschaften
- + Bauqualität
- + Wendigkeit
- + Platzangebot
- + Stauraum