

Familienkreuzer

Mit dem Namen Cantiere Navali Arturo Stabile können hierzulande nur wenige etwas anfangen. In Italien dagegen hat die Werft einen guten Namen. Nur vier Modelle werden von dem Familienbetrieb in Trapani auf Sizilien gebaut, die ansonsten Fischer- und Transportboote baut. Dabei beschränkt sich die Werft auf das Segment der kleinen GfK-Cruiser zwischen rund 7 und 12 Metern Länge.



Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Die Stama 28 ist nach der Stama 20 das zweitgrößte Boot im Programm. Der Kreuzer in der Acht-Meter-Klasse ist ideal zum Cruisen und Wohnen mit der vierköpfigen Familie. Die nötigen Schlafplätze findet man in einer V-Koje im Vorschiff sowie in einer Unterflorkabine, die quer zur Fahrrichtung eingebaut ist. Ein Toilettenraum und eine Pantry gehören zum weiteren

Innenausbau. Die Werft hat das Raumangebot unter Deck ideal genutzt. Der Salon bietet im Niedergangsbereich gerade noch Stehhöhe, ebenso die für ein Boot dieser Größen geräumige Nasszelle. Neben dem WC mit Elektropüle ist sie mit einer Dusche ausgestattet. Das Wasser wird über einen Sumpf in den Grauwassertank gepumpt.

Geschickt und platzsparend wurde die Pantry an Backbord montiert. Sie

glänzt neben einer großen Arbeitsfläche durch reichlich brauchbaren Stauraum in Schubladen und Fächern. Unter der Spüle sitzt der Kühlschrank. Als Kocher sind verschiedene Varianten möglich. In die Unterflorkabine mit einer Liegefläche von 1,05 x 1,93 m fühlt man sich dank einer Kopffreiheit von 0,65 m bis 1,05 m nicht eingequetscht. Sie bietet zudem noch Stauraum in einem kleinen Schrank und unten in den Niedergangs-

stufen, die von hier durch eine Luke zugänglich sind.

Die Luftzufuhr in der Kabine und die Nasszelle erfolgt über seitliche Schiebeluken sowie durch ein Rundluk im Salondach.

Der Innenausbau macht einen gediegenen Eindruck. Das Kirschholz wurde hochglanzlackiert. Es ist sauber verarbeitet, viele Flächen sind zudem gebogen und das Holz akzentuiert zu dem hellen Vynil und dem Sky der Polster eingesetzt. Das wirkt

mit Komfort

Stama 28

Maße:

Lüa 8,35 m, Breite 2,85 m
Gewicht ca. 3000 kg
Motorisierung: 2x 4,3 SX mit
141 kW /190 PS

Preis

ab 139 000,- Euro



alles sehr wohnlich und eher gemütlich nordisch denn gestylt südtalientisch. Verschiedene Bezugsstoffe stehen zur Auswahl. Die Fächer sind alle ausgekleidet.

Gelungen ist die Balance zwischen dem Raum unter Deck und dem im Cockpit, so dass sich das Boot nicht nur für das sonnige Südtalientien, sondern auch für unsere Breiten als Allrounder anbietet. Der gesamte Cockpitbereich kann zudem mit einer Persenning verschlossen





1



2

1 Der Salon der Stama 28 wirkt durch das viele Kirschholz sehr wohnlich.
2 Die Nasszelle mit Elektro-WC, Becken und Dusche. Stauraum in Schwalbenestern und unter dem Waschbecken.
3 Die Pantry mit Spüle und Doppelkocher sowie reichlich Stauraum.
4 Großzügige Badeplattform mit Teak.
5 Sonnenliege statt Beifahrersitz.
6 Sonnenliege auf dem Vorschiff.
7 Platz für die Familie auf dem U-Sofa.
8 Darunter findet sich reichlich Stauraum.



3



4



5



6



7



8



werden, so dass auch dort Wetterschutz gegeben ist.

Das Cockpit bietet ein U-Sofa achtern, an dem vier Personen (und auch mehr) bequem Platz finden. Mit dem Tisch und einem Keil kann daraus eine Sonnenliege gebaut werden. Eine weitere Liegefläche findet sich an Backbord. Hinzu kommt eine Mitschiffs angeordnete Wetbar mit Spüle. Der Stauraum darunter kann bei Bedarf auch für einen weiteren Kühlschrank genutzt werden, da der Stauraum ansonsten reichlich ist. Der Beifahrersitz ist der Sonnenliege zum Opfer gefallen. Aber irgendwo müssen halt auf 8,35 Meter Prioritäten gesetzt werden und der ging bei diesem Boot zum Liegekomfort. Die Polsterung im gesamten Boot ist fest und weitgehend sauber verarbeitet.

Der Steuerstand ist übersichtlich, der Sitz bequem und die Instrumentierung umfasst alles Notwendige. Der Steuermann hat einen guten Überblick, solange nicht Teile der Cockpitpersenning montiert sind.

Die Badeplattform ist so riesig, dass hier die ganze Familie Platz hat. Stauraum findet sich unter dem gesamten U-Sofa. Sperrige Teile wie Bordfahrräder, Wakeboard oder Wasserski kann man in einem abgetrennten Bereich im Motorraum stauen. Viel zum hochwertigen Eindruck trägt auch an Deck die Verwendung von Teak bei. So ist sowohl der Cockpitboden als auch die Badeplattform mit dem Edelholz belegt.

Die Verarbeitung ist insgesamt auf einem hohen Niveau. Besonders gefallen hat uns die saubere Installation von Leitungen und Kabeln, die zu einem großen Teil in speziell einlamierten Kabelkanälen laufen. Zugängliche Bereiche wie Backskisten oder Motorraum sind zum Schutz mit Topcoat gestrichen. Die robusten Beschläge sind gut dimensioniert und aus Edelstahl.

Die Motoren stammen ausschließlich von Volvo Penta. Bei unserem Testboot sind es zwei Volvo Penta D3 mit 163

PS / 120 kW. Die Doppelmotorisierung mit den beiden Fünfzylindern erfüllt die Bodenseenorm Stufe II.

Alternativ wäre eine Doppelmotorisierung mit dem D3 mit 96 kW / 130 PS möglich, eventuell auch eine Doppelmotorisierung mit dem D4, die dann zweimal 165 kW bzw. 225 PS an die Kurbelwelle bringt. Als Singlemotorisierung müsste man beim Diesel derzeit auf einen D9 oder dann eben auf einen Benziner mit Kat zurückgreifen.

Die Cantiere Navali Arturo Stabile ist ein Familienbetrieb mit einer mehr als 100-jährigen Tradition. Dass man lange auch Arbeits- und Fischerboote baute, sieht man dem Design der Stama 28 zwar nicht an, man merkt aber schon beim Betreten, dass hier erfahrene Bootsbauer am Werk waren und dass Gewichtseinsparung nicht an erster Stelle stand. Die Stama 28 bringt mit zwei Maschinen und vollen Tanks immerhin fast vier Tonnen auf die Waage. Die zu bewegen braucht Leistung. Weniger als die 2x 120 kW sollten es daher nicht sein. Die Diesel machen sich im Turboladerbereich und bei Vollast etwas deutlich und rauher bemerkbar. In Gleit- bzw. Marschfahrt bei rund 3000 bis 3300 Touren dagegen ist der Geräuschpegel nicht störend.

Eingekuppelt in niederstem Drehzahlbereich schieben die zwei Volvos die Stama 28 mit 3,7 Knoten durchs Wasser. Legt man die Hebel auf den Tisch, braucht es rund 25 Sekunden bis die Höchstgeschwindigkeit erreicht ist. Das sind in unserem Fall rund 31 Knoten. Der Übergang von der Verdränger- in die volle Gleitfahrt liegt bei rund 3000 Touren und knapp unterhalb der am Bodensee erlaubten 22 Knoten, die bei 3300 Touren erreicht werden. Beim Beschleunigen steht das Boot zunächst stark auf, bevor es sich dann wieder einpendelt.

Die Werft hat daher gut daran getan, Trimmklappen einzubauen. Man braucht sie auch, um die Gleitfahrt im 22 Knotenbereich zu optimieren

und nur mit feinfühlig eingestellten Trimmklappen bringt man die Stama 28 über die 30-Knoten-Marke. Der Powertrimm wird mit zunehmender Geschwindigkeit nur leicht angehoben. Ansonsten braucht man die Trimmklappen nur, um seitliche Vertrimmungen auszugleichen. Die Schalter für den Powertrimm liegen direkt hinter den beiden Gashebeln, die der Trimmklappen sind im Armaturenbrett integriert. Ebenso die Anzeigen.

Richtig getrimmt fährt das Boot dann auch über den gesamten Gleitbereich ohne Wippen und sehr kurstabil. Wirtschaftlich unterwegs ist man bei rund 3300 Touren und 22 Knoten. Wellen bügelt die Stama 28 tadellos weg. Das wundert nicht, denn von der Kimmung her ist das Boot ohnehin eher auf raueres Gewässer ausgelegt.

Auffällig bei schneller Kurvenfahrt ist die hohe Seitenneigung, die zunächst etwas gewöhnungsbedürftig ist. Während die Stama 28 in Backbordkurven tadellos ihre Spur zieht, fährt sie Steuerbords etwas enger, regelt dann den Backborddiesel aber runter, weil die Schraube auf dieser Seite Luft zieht.

Das liegt daran, dass die Motoren nicht gegenläufig sind, teilte uns der Händler mit. Den Effekt könnte man mit Duoprops beseitigen, die dann zudem auch an den D3 etwas mehr Leistung bieten. Der Radeffekt ist aber eher theoretischer Natur, da kaum jemand mit Vollgas engste Kurven fährt und ansonsten das Kurvenverhalten tadellos ist. Die Stama 28 überzeugt zudem durch ihre sehr hohe Wendigkeit, die in engen Häfen zum Tragen kommt. Mit der Doppelmotorisierung kann man das Boot auf dem Teller drehen. Nimmt man dann noch das serienmäßige Bugstrahlruder zu Hilfe, kann man das Bug auf den Zentimeter genau dirigieren. Überzeugend an der Stama 28 ist die Ausstattung. Nichts fehlt an Bord, was man für Komfort und Sicherheit braucht.



1

Fazit

Die italienische Stama 28 ist ein gut konzipiertes und sehr komfortables Fahrtenboot für die ganze Familie mit ausgewogenem Raumangebot unter und an Deck. Die Bauqualität ist in allen Punkten überzeugend und die robuste Ausführung spricht dafür, dass der Eigner lange Freude an dem Motorboot haben wird. Man merkt an der Bauweise, dahinter steht eine erfahrene Werft. Ebenso überzeugend sind die Fahreigenschaften, die auf gute Rauwassereigenschaften und hohe Wendigkeit getrimmt sind. Ein kleines Manko ist einzig die nicht optimale Zugänglichkeit des Vorschiffs und fehlende Haltegriffe für den Weg nach vorn.

Ausgesprochen erfreulich ist die kurze Aufpreisliste, da die Serienausstattung sehr komplett ist. Berücksichtigt man das, ist der Preis der Stama 28 durchaus attraktiv. Das gilt auch für das Design, das modern und ansprechend ist.



2

1 Übersichtlicher Steuerstand. Der Plotter ist eins der wenigen Optionen.



3

2 Solide und funktionelle Beschlagsausrüstung.

3 Niedergang in den Salon. Er dient als Stauraum und ist von der Unterflorkabine zugänglich.



4

4 Die technische Installation ist gut gemacht. Die Verkabelungen laufen in Kanälen. Der Hauptschalter ist gut platziert.

5 Das Seitendeck ist schmal und nur für bewegliche Crewmitglieder. Ein Haltegriff am Geräteträger sollte nachgerüstet werden.



5



5

Zahlen

8,35 m	Länge über alles
7,49 m	Rumpflänge
2,85 m	Breite Wasserlinie
ab 3000 kg	Gewicht
8	Personen
4	Kojen
1,78 m	Stehhöhe
Motoren	Volvo Penta
2x D3 163 kW	Testboot
31 kn	Geschwindigkeit
155 000,- €	Preis Testboot inkl. Transport

Vertrieb: **Hagen Boote, Moorhof 1, D-88693 Deggenhausertal, Tel. +49 (0) 75 55 / 4 38, www.Hagen-Boote.de**

Hersteller: **Cantieri Navali Arturo Stabile, Via Avv Palmeri 2/10, I-91100 Trapani, www.cantieristabile.it**

Stärken und Schwächen

- + Raumangebot
- + Innenausbau
- + Verarbeitung
- + Ausstattung
- + Wendigkeit
- Seitenneigung
- Seitendecks

Ein Akkuschauber zieht das Boot

Neben knapp 24 000 Wasserliegeplätzen existieren am Bodensee rund 6000 Trockenliegemöglichkeiten, Tendenz steigend. Erlaubt eine Motor-Seilwinde am Slip größere Boote, so wird das Versetzen von Trailer mit Boot zur Trockenbox oft zum schottischen Hochlandwettkampf: Ischiasgefährdendes Reißen an hunderten von Kilogramm Boot und Trailer.

Große „Trailerboys“, Zugmotoren mit Bleiakku an einem zusätzlichen Stützrad helfen, sind jedoch bei Booten zwischen 400 und 800 Kilogramm eine vergleichsweise teure Zusatzausstattung.

Eigentlich würde man ja nur einen starken Elektromotor mit Getriebe und kleine Antriebsräder benötigen, leistungsstarke und relativ leichte Nickel-Cadmium-Akkus sowie ein Ladegerät zu Hause: Ein Lastenheft wie geschaffen für handelsübliche Akkuschauber. Und ETS Trailing System, der Hersteller der großen „Trailerboys“, stellte auf der Interboot die Mini-Rangierhilfe mit Bohrmaschinenan-

trieb vor. Bis 1000 Kilogramm Anhängelast soll die stämmig wirkende Zu-



Bohrtrailern: Mit einem normalen Akkuschauber bestückt, präsentierte ETS auf der Interboot den kleinsten und leichtesten Trailerboy, der bis zu einer Tonne zieht.

sammenstellung müheloses Fortbewegen ermöglichen: Ein AEG-Akkuschauber mit zwei Akkus und Schnellladegerät (eine Stunde) sind im

Preis von 789,- Euro enthalten.

Der Helfer wird entweder anstatt des Bugrads oder in einer eigenen Halterung auf der gegenüberliegenden Seite angebracht. Eine Stange dient als Steuerhebel. Mit zwei „Bohrgeschwindigkeiten“ kann zwischen höherer Geschwindigkeit (3 bis 4 km/h) oder mehr Steigung (2 bis 4% bei ca. 0,8 km/h) gewählt werden. Etwa acht Minuten hält eine Akkulation, je nach Bodenbeschaffenheit und Gewicht rund ein halber Kilometer Strecke. Und dann ist ja noch ein zweiter Akku vorhanden. Die Akkuleistung beträgt 2,0 Ah bei 18 V. Für Arbeiten am Boot wird gleichzeitig eine hochwertige Bohrmaschine mitgeliefert! Beim Einwasern darf die gesamte Mechanik – mit Ausnahme des Akkuschaubers – eintauchen und muss nicht demontiert werden. Insgesamt wiegt das extra Anhängerbein knapp 17 Kilogramm, etwa ein Drittel des kleinsten „Trailerboy“ mit Bleiakku.

Infos: ETS – Eysy Trailing System e. K., Partenkirchner Str 17, D-81377 München, +49 (0) 89 / 71 05 46 81 / 6 82, www.easy-trailing.de

Sichere Stromversorgung

Mit der neuen ChargeMaster-Serie bringt Mastervolt eine neue Generation hochflexibler Batterieladesysteme auf den Markt, die speziell für den Einsatz an Bord mittelgroßer Yachten entwickelt wurden.

Die ChargeMaster-Produktlinie umfasst sechs robuste und bedienungsfreundliche Ladegeräte im Leistungsbereich zwischen 40 und 100 Ampère, die drei Batteriebänke gleichzeitig laden können.

Die ChargeMaster-Modelle sind besonders kompakt und leicht und zeichnen sich durch einen leisen Betrieb aus. Eingangsseitig laufen die Geräte automatisch ohne jegliche Leistungsreduktion mit 50 oder 60 Hz Wechselstrom und Spannungen zwischen 90 und 265 Volt.

Die 3-Phasen Plus-Technologie gewährleistet eine ver-

lässliche und vollständige Aufladung der Bordbatterien. Die Hochfrequenz-Technologie ermöglicht einen Ladewirkungsgrad von mehr als 90 Prozent.

Der Ladevorgang verläuft leise ohne das störende Brummen der Transformatoren. Ein zentrales Merkmal: Die Batterielader der ChargeMaster-Serie verfügen über eine integrierte Masterbus-Kommunikation auf CAN-Basis. So können die Geräte unter anderem an die neue Serie der MasterView-Fernbedienungspaneel angeschlossen werden. Die ChargeMaster-Produktlinie besteht aus zwei 12-V-Ladegeräten (70 und 100 A) und vier 24-V-Ladegeräten (40, 60, 80, 100 A).

Infos: Mastervolt Deutschland GmbH, Am Schulzehnten 21, D-63546 Hammersbach bei Frankfurt, Tel. +49 (0) 61 85 / 8 98 00, www.mastervolt.de

Schneller gemixt

Die Yachtfarben aus den USA, Awlgrip und Awlcraft, die von M. und H. von der Linden vertrieben werden, sind in jedem Farbton lieferbar. Dazu gehören auch Spezialeffekte wie Metalllackierungen. Sämtliche bestehenden oder auch neu kreierten Farbtöne wandern in eine riesige, zentrale Datenbank. Doch während das in der Vergangenheit zuweilen recht lange dauerte, geht es ab sofort schnell, denn von der Linden setzt jetzt eine neue Awlgrip-Mischanlage ein. Mit den „Rezeptdaten“ aus der Datenbank können hier alle existierenden Farbtöne innerhalb eines Werktages angemischt und versendet werden. Neue Farbtöne zu kreieren dauert auch nur noch zirka eine Woche.

Infos: von der Linden, Werftstr. 12, D-46483 Wesel, www.vonderlinden.de

Mehr Sicherheit



Die Bootswerft Hartmann hat neu das Bergesegel Pick up im Programm. Mit diesem nützlichen Teil kann eine Person allein einen über Bord Gegangenen wieder an Deck bekommen. Das gilt insbesondere für einen Bewusstlosen. Der Aufbau des Bergesegels ist einfach: an einem Fall und der Reling befestigt, lässt man es ins Wasser fallen. Der Havierte wird in die Lasche bugsiert und dann über eine Winde an Bord gehievt. Preis ca. 229,- Euro. **Infos:** Bootswerft Hartmann, A-6971 Hard am Bodensee, Hafenstr. 5, Tel. +43 (0) 55 74 / 7 61 00, www.hartmann.at