



Sturiër Trawler 480 AC

Wind acht – Stress null

Die Yachtwerft "Volharding Stavoren" hat ihre Wurzeln in der Berufsschifffahrt. Seit dem Gründungsjahr 1918 liefen hier lange Zeit hauptsächlich Fischkutter vom Stapel. Inzwischen sind es vorwiegend luxuriöse Yachten, die die traditionsreiche Werft am IJsselmeer verlassen. Trotzdem haben diese Modelle den Charme und die Professionalität ihrer Vorgänger nicht verloren, wie unser Testschiff beweist.

Volharding* ist das niederländische Wort für Ausdauer oder Standhaftigkeit. Dieses Motto der Werft trifft auch bei der Sturiër 480 AC den Nagel besser auf den Kopf als mancholangatmige Beschreibung.

Man sieht ihr an, dass sie kein Pläsierdampfer für Kanal-

törns ist, obwohl man selbst dort wegen ihres demontierbaren Steuerhauses keine Probleme haben wird. Das eigentliche Revier der standfesten Dame sind aber offene Gewässer und die See. Da sprechen ihre auffällig robuste Konstruktion mit der CE-Klassifizierung A (Ozean) und auch ih-

re entsprechend abgestimmte Ausstattung eine deutliche Sprache. Das große Tankvolumen und wirtschaftliche Motorisierungen, die manchen Leistungsfanatiker verblüffen, bieten beste Voraussetzungen für lange Törns.

Diese Erfahrung machen wir auch bei unserer Testfahrt

auf dem IJsselmeer. Immerhin setzen wir mehr als 27 Tonnen Stahl in Bewegung, als wir im Hafen von Stavoren ablegen. Und das mit gerade mal 165 kW (225 PS) aus den sechs Zylindern des Perkins Sabre-Diesels. Probleme gibt es dabei nicht, denn durch die gute Abstimmung von Motor und An-

Der Salon: Diesmal mit breiter Steuerkonsole statt seitlichem Fahrstand



Kein Küchen-Frust auf längeren Törns: Die Pantry mit Corian-Arbeitsplatte ist komplett ausgestattet



Multifunktional: Der Kartentisch hinter dem Fahrstand bietet gleichzeitig Platz für einen Fernseher



Das Bad im Achterschiff: Die Wasch-Trocken-Kombi ist immer mit an Bord



Natürlich auch ein Kundenwunsch: das Interieur der großzügigen Eignerkabine in klassischem Teak



Die Gästekabine im Vorschiff: Viel Platz im Mittelgang und breite V-Kojen lassen genügend Bewegungsfreiheit

trieb nehmen wir zügig Fahrt auf. Schon mit 1200 min^{-1} laufen wir knapp sechs Knoten und unsere Marschfahrt von etwa acht Knoten ist bei kaum 2000 min^{-1} erreicht. Am Ende kommen wir mit neun Knoten exakt auf die Rumpfgeschwindigkeit – und das bei nur 2400 min^{-1} Höchstzahl. Wer will, kann sein Schiff natürlich entsprechend stärker und auch mit einer Doppelanlage motorisieren, wobei die Höchstfahrt bei halbwegs sinnvoller Leistung für diesen Mehrfach-Knickspanter aber allenfalls zwischen 10 und $10,5 \text{ kn}$ liegen wird.

Besonders angenehm an der Fahrt mit der Stürer 480 AC ist die Ruhe im Schiff. Das Geschehen im Maschinen-

raum nehmen wir wegen der schall- und vibrationsdämmenden Verkleidungen nur noch am Rande wahr. Auch die Arbeit am Ruder erfordert keine große Konzentration, denn der tiefgehende Rumpf mit seinem ausgeprägten Kiel findet seinen Weg auch in rauherem Wasser fast von allein. Trotzdem ist erstaunlich, wie schnell das Schiff auf einen Wechsel der Ruderlage reagiert. Dies liegt weniger an der Maschine, sondern am effizient geformten Ruderblatt, das bei starkem Einschlag und genügend Anströmung zu Höchstform aufläuft. Beim Aufstoppen stößt die Maschine spürbar an ihre Grenzen. Man muss schon eine gewisse Reaktionszeit einkalkulie-

ren, ehe der Rumpf den 225 Pferdestärken gehorcht und sich von seiner Eigendynamik verabschiedet. Für Manöver im Hafen empfiehlt sich der Einsatz der elektrischen Bugschraube, um zielsicher die Box zu treffen.

Ein wesentlicher Punkt beim Konzept der Stürer 480 AC ist die Möglichkeit ihrer individuellen Abstimmung auf die Bedürfnisse des Kunden. So wird das Schiff entweder mit einem Hardtop für das Steuerhaus oder mit einem Cabriodach angeboten. Man hat außerdem die Wahl zwischen zwei und drei Kabinen. Auch der Wohnbereich ist nicht an ein bestimmtes Einrichtungsschema gebunden. Dementsprechend enthält die

Spezifikation auch nur die wesentlichen konstruktiven Eigenschaften. Alle weiteren Details werden gemeinsam mit dem Kunden festgelegt. Am Ende bekommt der Kunde dann ein exklusives und bis ins Kleinste perfekt verarbeitetes Schiff, dessen Preis etwa zwischen 1 und 1,3 Millionen Mark liegt. In diesem Preis ist natürlich schon eine Komplettausstattung enthalten. Neben der elektrischen Bugschraube sind zum Beispiel ein ebenfalls elektrisch klappbarer Antennenmast, ein Steuerstand mit einem kompletten und garantiert praxistauglichen Sortiment von Navigationsgeräten, ein Generator und eine Wasch-Trocken-Kombi an Bord.



Der Heckbereich: Die Luken als Zugang zum Stauraum in der verlängerten Badeplattform sollten besser aus Stahl bestehen und in die Konstruktion integriert sein

Der Außensteuerstand auf dem Achterdeck: Der fest montierte Tisch und die Steuerbank stellen Verbindung zur Heckbank her

(Fotos: SKIPPER/Picksak)

Das Ganze hat man mit einem Interieur aus sorgfältig verarbeitetem Teakholz umgeben, das den Bedürfnissen einer vierköpfigen Crew auf langen Törns gerecht wird. Besonders hervorzuheben ist die große Eignerkabine achtern mit diagonal liegendem Doppelbett und einem eigenen Sanitärbereich einschließlich separater Dusche. Recht großzügig ausgefallen ist auch die Gästekabine vorn, die ebenfalls über einen Toilettenraum mit Waschbecken und einer Duschkabine verfügt. Der Wohnbereich ist in zwei Ebenen gegliedert. Oben liegt der Deckssalon mit erhöht angeordneter Sitzgruppe und dem Innensteuerstand, den man sich als breite Konsole oder seitliche Steuersäule gestalten lassen kann. Unten im Vorschiff teilen sich die komplett ausgerüstete Bordküche mit Corian-Arbeitsfläche und eine Dinette in U-Form den Platz. Statt der Dinette kann wahlweise auch eine weitere Kabine mit Etagenbetten eingebaut werden.

Ganz oben an Deck liegt das Steuerhaus mit dem zweiten Steuerstand, den man von einer fest montierten Back-to-back-Sitzbank aus bedient. Im hinteren Teil des Achterdecks stellt ein ebenfalls fest verschraubter Tisch die Verbindung zur Heckbank her. Je nach Wunsch des Kunden bil-

det ein abnehmbares Hardtop oder ein Cabriovertdeck das Dach für das Steuerhaus. Beide sind am klappbaren Geräteträger befestigt. Durch diesen sinnvollen Aufbau lässt sich die Durchfahrts Höhe in Verbindung mit den klappbaren Windschutzscheiben bei Kanalfahrten auf 3,40 m reduzieren.

Die Sturiër 480 AC ist sicher kein preisgünstiges Schiff. In jedem Fall ist sie aber ein "ehrliches" Schiff. Alles, was wir an Bord fanden, war sein Geld wert. Seien es die eingebauten Geräte, sei es die Verlegung der Installationen oder die peinlich saubere Verarbeitung. Darüber hinaus ist die Sturiër 480 AC ein seegängiger Trawler, auf dem man sich dank der professionellen Konstruktion auch noch in schwerem Wetter wohl fühlen kann.

Klaus D. Picksak

Werft:

Jachtwerf "Volharding Stavoren"
 Kooyweg 8
 NL-8715 EP Stavoren
 Tel. 0031-514-681207
 Fax 0031-515-681441

Sturiër 480 AC	
Länge ü. A.:	14,54 m
Länge WL:	13,35 m
Breite:	4,45 m
Tiefgang:	1,30 m
Durchfahrts Höhe:	3,40 m
Gewicht:	ca. 27500 kg
Brennstofftanks:	ab 2000 l
Frischwassertanks:	1000 l
Fäkallentank:	450 l
Motorisierungen:	Dieselmotoren ab 165 kW (225 PS)
Testmotorisierung:	Perkins-Sabre M225ti, Sechszylinder-Diesel, 165 kW (225 PS)
Preis:	ab 1024371 DM
Preis Testschiff:	1250000 DM
CE-Kategorie:	A

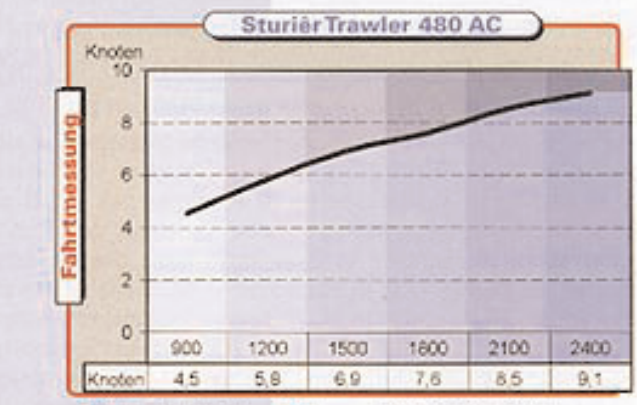
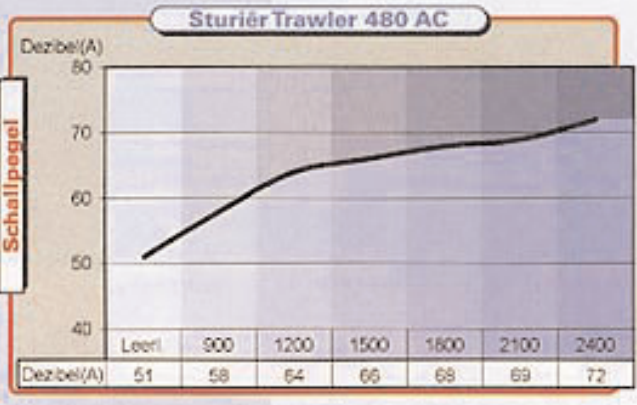
Technische Daten

Serienausstattung

Extras

(auszugsweise)
 Wahlweise Hardtop oder Cabriovertdeck, klappbarer Geräteträger, Außensteuerstand, komplette Navigationsanlage, elektrische Ankerwinde, hydraulische Bugschraube, Warmluftheizung, Warmwasseranlage, Cerankochfeld, Kühlschrank (110 l), Generator, 230-Volt-Landanschluß

(auszugsweise)
 Teakdecks, Heckschraube, Innensteuerstand, Isolierverglasung



Revier: IJsselmeer
Crew: 5 Personen
Wind: 3 Bft.
Luft: 19 Grad C
Tank: Brennstoff ca. 1000 l, Wasser 1500 l
Maschine: Perkins-Sabre M225ti, 6-Zylinder-Diesel, 165 kW (225 PS)