

In dieser Position lassen sich die Fallen gut durchsetzen; die Winschen sind allerdings unterdimensioniert.



Geräumiger Familienkreuzer **Ranger 265**

Englische Yachten genießen den Ruf, solide gebaut, geräumig und seetüchtig zu sein.

Das gilt auch für die hochbordig gebauten Küstenkreuzer von *Hunter Boats*. Deren seit 1994 produziertes Boot *Ranger 265* erweist sich allerdings als verbesserungswürdig.

von Ralf G. Weise • Grafik: Jochen Peschke

Lange bevor sich Kunststoffboote auf dem europäischen Kontinent durchsetzen konnten, war der GFK-Serienbootsbau in England Standard. In den sechziger Jahren wurden die ersten dieser Boote aus der damals wichtigsten Yachtbau nation nach Deutschland exportiert: Mehr Freizeit und höhere Einkommen hatten die Nachfrage nach Sportbooten sprunghaft ansteigen lassen. 1969 begann eine kleine Werft im Süden Englands ein offenes GFK-Boot zu bauen, das *National Squib*. Etwa ein Jahr später fragte jemand, ob man das *Squib* nicht so weit seefest machen könne, daß damit eine Kanalüberquerung möglich wäre. Also wurde eine kleine Kajüte auf das Cockpit gesetzt: Damit gab es eine „Hochseeyacht“, für die man nicht mehr als den Preis eines guten Instrumentensatzes von *Brookes and Gathouse* bezahlen mußte.

Eine weiter modifizierte Version ging kurze Zeit darauf in Serie: Der Name *Hunter* war geboren. In den folgenden Jahren folgten einige kleine Kiel- und Schwenkkielyachten; keine kostete mehr als ein Mittelklassewagen.

1972 gelangte die *Hunter 19*, also ein nicht einmal sechs Meter langes Boot, zu Berühmtheit: Die WILLING GRIFFIN

segelte das Observer Single-handed Transatlantic Race mit und überstand dabei diverse kräftige Stürme.

In den folgenden Jahren wurden etwa dreißig weitere Bootstypen entwickelt; Segelverbände und Yachtmagazine zeichneten viele von ihnen mit Preisen aus.

Hunter Boats gehört heute zu den größten Yachtproduzenten Europas. Mittlerweile verlassen jährlich rund hundert Yachten zwischen sechs und zehn Metern Länge die Werft. Und auch das Urboot ist noch springlebensfähig: Fast 800 Einheiten der *National Squib* segeln bis zum heutigen Tage.

Der Designer David Thomas realisierte viele moderne Kimmkielyachten, und Anfang der neunziger Jahre entstand daraus die *Ranger*-Linie. Dies sind Schiffe mit langer Wasserlinie und einem kleinen Knick im achteren Bereich der Wasserlinie. Sie sind recht steif und einfach zu bedienen. 1994 kam die *Ranger 265* auf den Markt, ein 8,3 Meter langer Kreuzer mit großem Innenvolumen und Platz für vier bis sechs Personen.

An und unter Deck: Äußerlich auffällig ist zunächst der hohe Freibord der *Ranger* mit dem eher kleinen

Aufbau darüber. Das Rigg ist recht niedrig und das Heck des Schiffes breit und hochbordig. Als ich an Bord gehe, krängt das Schiff nur wenig, es besitzt also eine hohe Anfangs stabilität. Über das geräumige Cockpit steige ich nach unten.

Dort in der Kajüte fällt sofort die ungewöhnliche und großzügige Innengestaltung auf: Das Vorschiff wird nicht durch ein Schott abgeteilt, und der Salon ist nach vorne offen. Sollten die vorderen Schläfer das dringende Bedürfnis verspüren, alleine zu sein, kann die Kabine durch ein einsteckbares Schott abgetrennt werden. Durch dieses offene Konzept wirkt der Salon deutlich geräumiger als der von anderen Booten gleicher Länge.

Die als U-Sofa gestaltete Sitzecke nimmt viel Raum ein; ihr vorderes Querteil kann noch als Sitzbank benutzt werden. So können bequem acht Leute um den Tisch herum sitzen - selbst in der Klasse der Zehn-Meter-Schiffe wird nicht oft so viel Platz angeboten.

Die Salonkojen messen an der breitesten Stelle 69 Zentimeter; sie sind somit bequeme Hafen-, aber auch Seekojen.

Die Vorschiffskoje ist am Fußraum



Unter Leichtwindbedingungen zeigt die *Ranger 265* befriedigende Segelleistungen.



zwar sehr schmal, sonst aber mit einer Gesamtlänge von 1,9 Metern auf der Längsachse und 1,7 Metern größter Breite groß.

Unmittelbar am Niedergang auf der Steuerbordseite befindet sich die Pantry. Für ein Acht-Meter-Schiff ist sie ausreichend groß. Gut sind die tiefe ovale Spüle, das kleine Eisfach und das hohe Stüll, in das sogar ein Handgriff eingearbeitet ist. Zusammen mit dem Griff am gegenüberliegenden Schott kann man sich in diesem Bereich bei Seegang gut festhalten. Der Kartentisch ist am Toilettenraumschott angebaut. Der Navigator sitzt auf der Salonkoje mit Blick nach achtern. Am Schott und in dem kleinen Schrank auf der Außenhaut kann man diverse Geräte unterbringen. Seekarten haben unter der Koje Platz. Gut zugänglicher Stauraum für

Navigation utensilien wie Fernglas oder Handpeilkompaß befindet sich noch in dem Schwalbennest über der Salonkoje. Die Navigationsecke ist gut gestaltet und praktisch; sie ist optisch ansprechend in den übrigen Raum integriert.

Der WC-Raum befindet sich an Backbord am Niedergang. Er ist relativ groß und mit über 1,8 Metern hoch genug. Die Gestaltung ist sinn- und stilvoll. Handwerklich ist die Naßzelle mit ihren GFK-Formteilen und dezentem Teakholzdekor gut gearbeitet. Außer Toilettenschüssel und Waschtisch mit Stauraum sind hier noch zwei Schränke installiert; einer davon läßt sich gut für Ölzeug nutzen. So findet sich auch auf diesem relativ kleinen Boot ein guter Platz für nasse Klamotten.

Auch die Achterkajüte ist erstaunlich

groß. Es gibt eine Koje, 1,9 Meter lang und maximal 1,42 Meter breit, und eine kleine Sitzbank mit darunterliegendem Stauraum. Auch hier überrascht eine Stehhöhe von 1,8 Metern. Leider befindet sich auch auf diesem Schiff wieder keine Fluchtluke, was zeigt, daß CE-Vorschriften für viele Werften nach wie vor nur auf dem Papier existieren.

Obwohl auf einem Acht-Meter-Schiff naturgemäß weniger Fenster und Luken untergebracht werden können als beispielsweise auf einem Zehn-Meter-Schiff, ist es unter Deck licht: Es wurde ein helles Kunstleder als Dekorationsmaterial verarbeitet. Der Nachteil dieses Materials liegt in seiner geringen Alterungsbeständigkeit. Außerdem siedeln sich Dreck und Pilze, die sich ja besonders in feuchten und wenig gelüfteten Räumen



Bis zu acht Menschen können am Salontisch Platz nehmen.



Die Navigationsecke ist einfach, aber funktional.



Die Pantry ist für ein Schiff dieser Größe ausreichend groß.



Mit dem Sieben-Kilowatt-Yanmar ist die Ranger richtig motorisiert.

wohlfühlen, mit Vorliebe an der leicht rauhen Oberfläche von Kunstleder an. Auf Yachten, die in großer Serie gebaut werden, haben sich Innenschalen an den Kajütenseiten und Deckenpaneele besser bewährt. Als Seitenverkleidung ist Teppich an die Wand geklebt; der ist auf Dauer noch anfälliger. Ich würde mir eine traditionelle Wegerung wünschen: Die streckt den Raum optisch, ist pflegeleicht und leicht austauschbar.

Nachteilig ist auch die schlechte Lüftungsmöglichkeit des verschlossenen Schiffes. Ein Lüfter über der Toilette reicht nicht aus. Es gehören mindestens vier oder fünf Lüfter an Deck.

Als wir die Bodenbretter aufnehmen, sehe ich, daß die konstruktive Struktur des sonst gut verarbeiteten Bootes Mängel aufweist. So sind zwar solide Bodenwrangen in die Struktur eingearbeitet. Die Kielbolzen sind aber direkt durch den Boden und nicht durch die stabilen Wrangen geführt. Das macht keinen Sinn.

Das Cockpit ist genauso geräumig wie die Kajüte. Über solide Handgriffe kann man sich beim Aufstieg aus der Kajüte und Passieren des Brückendecks festhalten. Auf den Duchten gibt es Sitzmöglichkeiten für sechs Leute im Hafen und für drei bis vier Leute während des Segelns. Mit fast 1,8 Metern sind die Bänke so lang, daß man sich darauf ausgestreckt hinlegen kann.

Auf der Backbordseite befindet sich eine große Backskiste, in die sich auch sperrige Dinge einstauen lassen. Dort ist auch das Gas in einem separaten Fach untergebracht. Allerdings entspricht dessen Installation nicht deutschem Standard, denn das Gasfach ist seitlich zu öffnen. Bei verstopfter Lenzöffnung kann Gas somit in die Backskiste und eventuell weiter ins Schiff strömen. Für eine reguläre deutsche Gasabnahme ist somit ein größerer Umbau nötig. Denkbar wäre, ein von den Seitendecks aus zu bedienendes Gasfach vorzusehen. Da für einen Segler solch ein Umbau aber nur schwierig in Freizeitarbeit zu bewerkstelligen ist, würde ich vorschlagen, ganz auf Gas zu verzichten und auf diesem Schiff auf Petroleum oder Spiritus auszuweichen.

Unter Motor: Nachdem wir den Yanmar-Diesel gestartet haben, brummt er unter dem Cockpitboden vor sich hin. Wir parken rückwärts aus und steuern hinaus auf die Elbe.

Das Schiff ist mit dieser Maschine richtig motorisiert. Bei Vollast erreichen wir fast sechs Knoten Geschwindigkeit. Beim Durchschalten von „Voll Voraus“ auf „Zurück“ sollte man allerdings eine kleine Pause einlegen, da der Einzylinder mit seiner großen Schwungmasse relativ lange braucht, um seine Drehzahl abzubauen. Trotzdem stoppt das Boot innerhalb von etwa 15 Metern. Rückwärts läßt es sich erst nach einer „Schrecksekunde“ sicher dirigieren. Zuerst wandert das Heck etwas nach Backbord aus; wenn die Ranger Fahrt über den Achtersteven aufgenommen hat, braucht sie eine kleine Weile, bis sie auf den Ruderausschlag reagiert. Dann folgt sie aber willig dem vorgegebenen Kurs.

Ein Vollkreis mit einer Marschfahrt von etwa fünf Knoten schafft das Boot innerhalb eines Zehn-Meter-Kreises: Das spricht für seine gute Wendigkeit.

Schon bei dieser Geschwindigkeit ist die Geräusentwicklung am Kartentisch viel zu hoch. Unter Vollast ist der Lärm in der Achterkajüte nicht mehr akzeptabel: Die Schallisolierung muß dringend verbessert werden.

Ansonsten ist die Installation der Maschine gut: Hinter dem Niedergang ist sie leicht zugänglich, denn die Verkleidungen lassen sich relativ schnell abnehmen. Die Maschine steht auf soliden Fundamenten, und unter ihr befindet sich eine eigene Maschinenraumbilge, die separat gelenzt werden kann.

Unter Segel: In einer leichten Brise setzen wir zuerst das Großsegel. Das Tuch hat eine Größe, die von einer untrainierten Person noch leicht gehandelt werden kann. Die Fallen sind nach achtern umgelenkt. Leider ist die Winsch auf dem Kajütdach nur eingängig, und auch die Hebelklemmen gehören eher auf eine Jolle als auf ein Seeschiff: Unter Last hat man Probleme, sie zu bedienen. Die Schot ist auf dem Cockpitboden angeschlagen, wird also ohne Traveller

gefahren. So läßt sich das Großsegel nur begrenzt trimmen. Außerdem schamfilt die aufgefierte Schot an den Duchten und beansprucht eine Menge Raum auf der Leeducht.

Das Segel steht zufriedenstellend, doch allein unter dem Hauptsegel reagiert das Schiff träge. Wir messen nur zwei bis drei Windstärken, also etwa sechs bis acht Knoten Wind. Das ist nicht viel; von einem Segelplan, in dem zwei Drittel der Segelfläche im Großsegel liegen, hätte ich eigentlich bessere Leistungen erwartet. Doch ist genügend Fahrt im Schiff, um in der Wende gut durch den Wind gehen zu können.

Dann setzen wir die Selbstwendefock, das einzige Vorsegel, für das Beschläge vorgesehen sind. Für eine Genua gibt es weder Schienen noch Winschen. Ähnliches gilt für den Spinnaker: Es sind weder Umlenklöcke noch Fundamente dafür vorgesehen, und für Schot und Achterholer müßten die Winschen auf dem Kajütdach benutzt werden. Dies kann nur ein Provisorium sein.

Die Fock wird über eine Art Topnante geschotet. Das heißt: Die Schot wird vom Horn über eine Talje auf den gebogenen Traveller geführt und von dort in den Mast, wo sie am Fuß wieder austritt. Mit einer Winsch auf dem Kajütdach wird sie dann geholt. Im Prinzip ist das eine feine Sache, und ich habe schon Schiffe gefahren, auf denen dieses Prinzip einwandfrei funktioniert hat. Auf der *Ranger* stimmt aber entweder die Biegung der Schiene nicht, oder der Wagen läuft zu schwergängig. In jeder Wende muß erst die Schot gelöst werden, damit der Wagen nach Lee rutscht. Anschließend wird sie wieder dichtgenommen, um das Segel richtig zu trimmen. Auch bei diesem Manöver ist absehbar, daß die Winsch unter Starkwindbedingungen nicht ausreicht: Eine Zweigangwinsch und eine richtig dimensionierte Hebelklemme wären wünschenswert.

Die Wenden selber klappen sonst gut. Das Schiff dreht willig, ohne zuviel Fahrt zu verlieren und erreicht schnell wieder die Geschwindigkeit von 3,5 Knoten. Für diese Windstärke sind die Segel richtig geschnitten: Der Bauch liegt in der richtigen Tiefe an der richtigen Stelle, und das Tuch

steht, wenn die Fallen gut durchgesetzt sind, faltenfrei.

Die Ruderführung ist gut. Das Schiff ist wendig und verhält sich für seine Größe und seine Rumpfkonstruktion (Kimmkieler) gutmütig. Man kann auch mal die Pinne für kurze Zeit loslassen, ohne daß das Schiff gleich aus dem Kurs läuft.

Die Sicht nach vorne ist schon von den Duchten aus gut, doch kann man sich auch hoch auf die breiten und nach außen geschrägten Sülle setzen. Besonders bei Lage findet man hier guten Halt und kann dann das Boot mit dem Pinnenausleger in der Hand optimal führen.

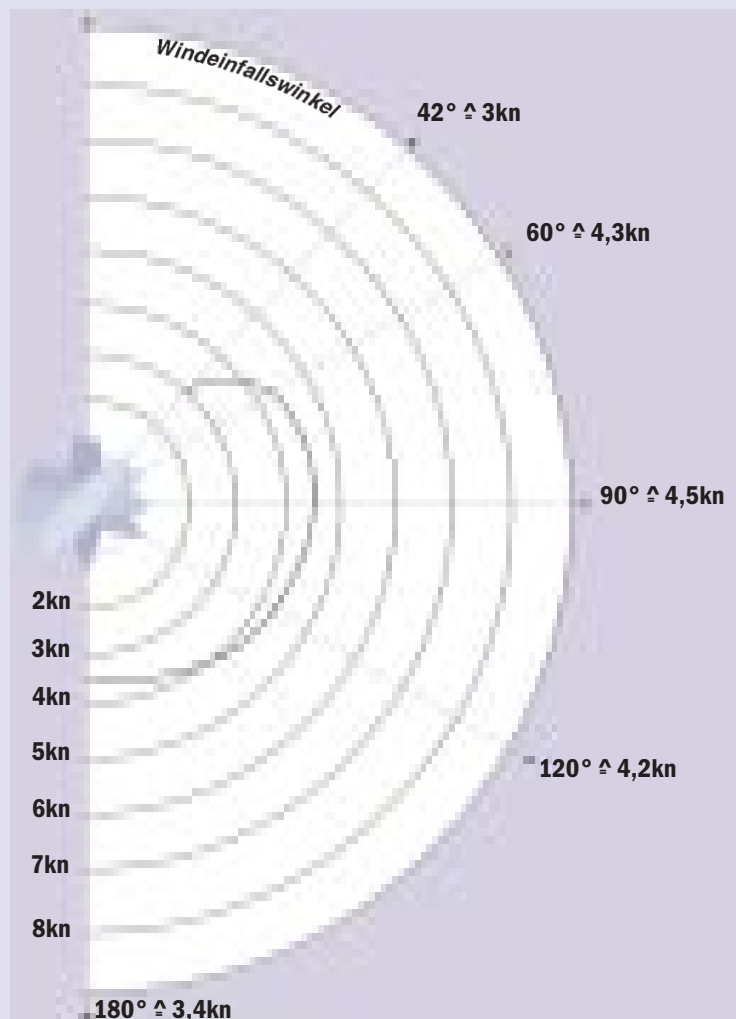
Als ein paar Böen die Segel füllen und das Schiff mit leichter Krängung gut Fahrt aufnimmt, liegt es weiterhin ausgeglichen auf dem Ruder.

Als ich mich genauer an Deck umschaue und dafür auf das Vorschiff gehe, vermisse ich längere Handläufe. Die auf das Kajütdach geschraubten sind viel zu kurz. Die Seitendecks sind relativ schmal und die Wanten stehen auf dem Weg nach vorne im Weg. Die gesamte Decksausrüstung ist minimal gehalten. Gerade auf einem englischen Schiff würde ich eine gute Vorrichtung zum Anker erwarten, also starke Klampen oder Poller, vielleicht sogar eine Winsch und eine doppelte große Ankerrolle, am besten mit Wippe. Das alles fehlt auf der *Ranger*; entsprechende Beschlüge sind aber schwierig nachzurüsten.

Fazit: Die *Ranger* besitzt eine gesunde Basis, in der ein ausgereiftes Konzept steckt. Die Einrichtung ist bis auf die Innenverkleidung mit Kunstleder gelungen. Die Beschlügsausstattung an Deck ist allerdings unzureichend. Hier scheint die Werft am falschen Ende zu sparen. Die Segelleistungen sind - soweit wir das angesichts des schwachen Windes beurteilen konnten - akzeptabel. Mit Hilfe besserer Trimmrichtungen wäre aber sicher mehr Leistung aus dem Boot zu holen. Unzumutbar ist die Lärmentwicklung unter Deck in Maschinenfahrt. Der Preis des Schiffes ist aufgrund des starken englischen Pfundes recht hoch; ein deutscher Kunde wird für dieses Geld mehr erwarten, als die Werft bietet.



Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 6 bis 8 Knoten = drei Beaufort

Wellenhöhe: kleiner als 0,1 Meter

Besegelung: Groß, Selbstwendefock,
27,0 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

ab Werft England

DM 125.600

inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer

Der Preis ist abhängig vom Wechselkurs.

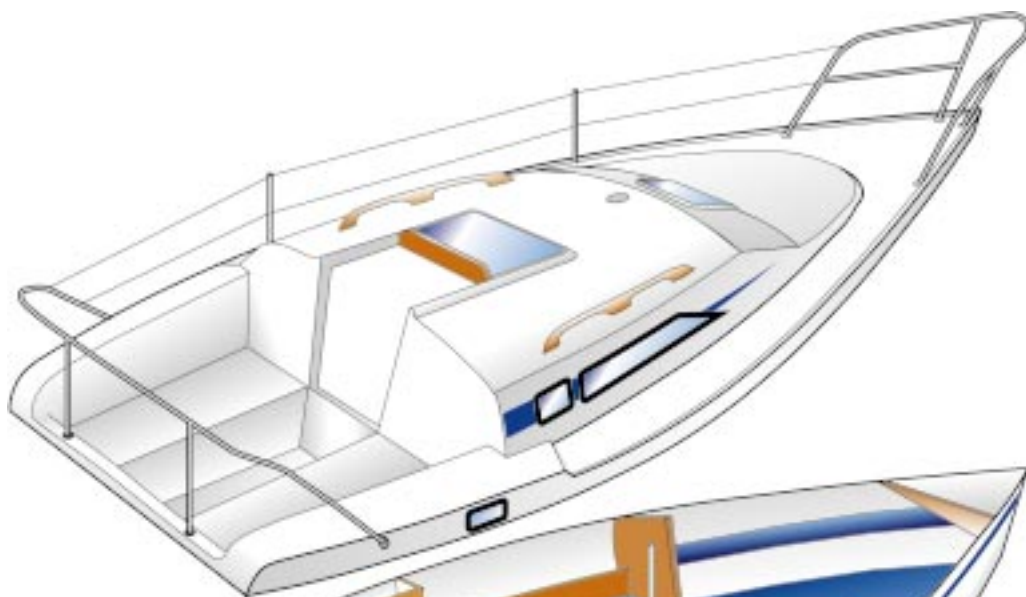
Stand Februar 1999 bei einem Pfundkurs von DM 2,90.

Zur Ausstattung konnte uns der Importeur trotz mehrfacher Nachfrage keine Auskunft geben.

Info: Yachtzentrum Hamburg

Telefon 040 - 742 158 0

Fax 040 - 742 158 58



Technische Daten

Konstrukteur	David Thomas
Takelungsart	7/8 Sloop
Bauweise	GFK
Länge ü.A.	8,30m
Länge Wasserlinie	keine Angabe
Breite ü.A.	2,75m
Tiefgang	0,95m
Verdrängung	2,50t
Ballast	keine Angabe
Ballastanteil	keine Angabe
Segelfläche am Wind	27,0m ²
Lattengroß	keine Angabe
Genua I	keine Angabe
Selbstwendefock	keine Angabe
Spinnaker	keine Angabe
Durchfahrthöhe	keine Angabe
Maschine	Yanmar Diesel 7 kW

Tankkapazität Diesel	keine Angabe
Tankkapazität Wasser	keine Angabe

Stehhöhe maximal	1,89m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	6

Theor. Rumpfgeschwindigkeit	keine Angabe
Längen-/Breitenverhältnis	3.02/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	3,83/1
spez. Segelfläche	10,8m ² /t