

Die 6,40 m lange Ranger Tugs R-21EC, die im Oktober ihr hanseboot-Debüt geben wird, erweist sich während des Praxistests auf der Elbe als sehr fahrsstabiler Verdränger



Uriges Schiffchen

Ranger Tugs R-21EC

Boote vom Fabrikat Ranger Tugs sind neu in Deutschland. Die knuffigen GFK-Modelle, die über den Hamburger Alleinimporteuer Targa Yachten Vertriebs GmbH zu beziehen sind, stammen aus den USA. Wir erprobten die Ranger Tugs R-21EC, die mit einem 22,1 kW leistenden Yanmar-Diesel an den Start geht.

Text und Fotos: Peter Marienfeld

Dieses Boot kann man getrost als Dauerbrenner bezeichnen, denn die Präsentation des „Urmodells“ erfolgte bereits in den frühen 80er-Jahren. Stilistisch orientiert sich unsere zur Saison 2009 umfassend modifizierte Testkandidatin am Layout der wind- und wetterfesten Bristol Bay Trawler, die in vielen Gewässern im hohen Norden Amerikas anzutreffen sind und vorwiegend zum Fischfang eingesetzt werden. Neben der 6,40 x 2,03 m messenden R-21EC, deren Trockengewicht mit 1250 kg angegeben wird, gehören zwei weitere Ranger-Tugs-Versionen von 25 und 29 Fuß zur optisch eigenständigen Modellfamilie. Als eingespieltes Desig-

nerteam für das momentan recht übersichtliche Portfolio zeichnen Werftchef John Livingston und dessen Vater Dave verantwortlich. Der Senior war, dies als interessante Zusatzinfo, über mehrere Jahrzehnte federführend an der Produktentwicklung und Konstruktion diverser Sportboote und Yachten von Wellcraft, Regal, Reinell, Fountain und Bayliner beteiligt.

Reines Handlaminat

Sportbootcharakter im eigentlichen Sinne kann man der urig anmutenden R-21EC sicherlich nicht zubilligen, doch unübersehbar ist die charmante Ausstrahlung dieses Bootes, das mit seinem kerzengeraden Bugsteyen, den in poliertem Messing ge-

haltenen Bullaugen und einer markanten Silhouette nostalgische Akzente setzt. Auf der Höhe der Zeit zeigt sich die Kunststoffqualität der Ranger Tugs, die als reines Handlaminat aus der Form gehoben wird. Die zweifarbige Außenhaut ist von tadelloser Beschaffenheit, gleiches gilt für die praxisgerecht angeordneten und sorgfältig verschraubten Niro-Beschläge, die ohne Ausnahme eine passende Dimensionierung aufweisen.

Cockpit und Kabine

Für ein Kabinenboot der 21-Fuß-Klasse bietet das von 58 cm flachen Bordwänden umgebene Cockpit geradezu üppige Platzverhältnisse. Die Besatzung, die gemäß CE-Norm C aus sechs Personen bestehen darf, verteilt sich auf der achterlichen Bankreihe und dem mit einer Polsterauflage versehenen, zentralen Motorkasten. Selbiger kann, um dies an dieser Stelle kritisch anzumerken, nicht verriegelt werden. Als Pluspunkte zu notieren sind die rutschhemmende Struktur des Bodenbereichs und die beidseitig eingearbeiteten Stufen, die den Schritt auf die Gangborde verkürzen. Die Breite der Laufdecks, die von

der zum Bug hin hochgezogenen Schanz und einer formschönen Seereling flankiert werden, variiert zwischen 10 und 13 cm. Bevor wir unseren Rundgang im Ruderhaus fortsetzen, sei noch auf das serienmäßige Vorhandensein eines Suchscheinwerfers, der internationalen Navigationsbeleuchtung, einer als Stilelement gedachten Schornsteinnachbildung, des elektrischen Doppelsignalhorns sowie eines klappbaren Edelstahlmastes hingewiesen. Eine GFK-Schiebetür ebnet den Weg in die luftige Kajüt- und Wohnsektion mit 188 cm Deckenhöhe im Eingangsbereich. Dort befindet sich die Pantryzeile inklusive 50-l-Kühlschrank, Einflamm-Gaskocher und Druckwasserspüle. Der Kommandostand gefällt durch eine einwandfreie Rundumsicht, das steil stehende Ruder liegt wie die Teleflex-Schaltung gut zur Hand. Zwangsläufig arrangieren muss sich der Skipper mit dem parallel zum rechten Oberschenkel verlaufenden Instrumententräger - aus Platzmangel ist offenbar keine bessere Lösung möglich. Die 195 x 150 cm große V-Koje eignet sich bequem für zwei Bordgäste. Unterhalb der Matratzen kommt eine Chemie-Toilette zum Vorschein, die optional gegen ein Pump-WC mit Septiktank ausgetauscht wird.



Im vorderen Bereich des Deckshauses wurde eine bequem gepolsterte V-Doppelkoje mit den Maßen 195 x 150 cm angeordnet



Gewöhnungsbedürftige Lösung: Einige wichtige Kontrollinstrumente wurden aus Platzmangel neben dem Rudersitz montiert



Aus Steckpolstern entsteht eine weitere Sitzmöglichkeit



Ein originelles Detail: Messing-Bullauge mit Ankerkettchen



Die Pantryzeile am Eingang des Pilotheuses ist zweigeteilt: Eine Spüle, der 50-l-Kühlschrank und ein Kocher zählen zum Standard

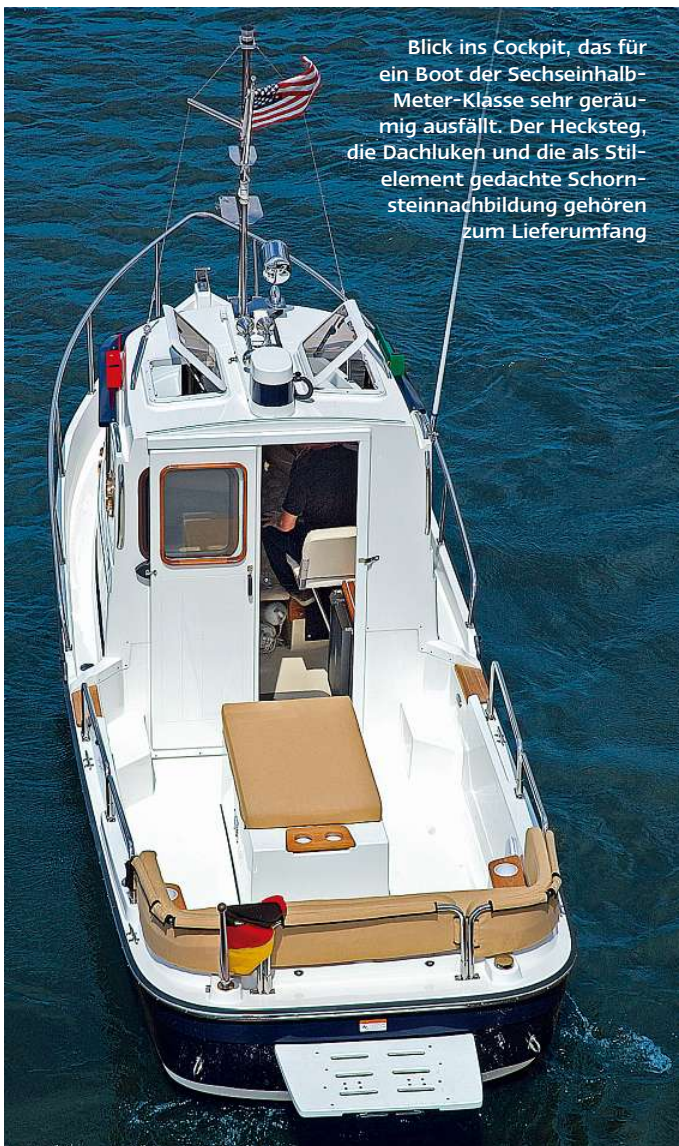
Fahren und sparen

Das anfangs erwähnte Yanmar-Triebwerk vom Typ 3YM30 ist die Standardmotorisierung der Ranger Tugs R-21EC. Trotz seiner auf dem Papier eher bescheidenen Leistung von umgerechnet 30 Pferdestärken wirkt der zweikreisgekühlte japanische Saugdiesel mit 1115 cm³ Hubraum in keiner Weise überfordert. Im Gegenteil - die Kombination aus erstaunlich flottem Antritt und zeitgemäß niedrigem Verbrauch passt ideal ins Konzept. Während unserer Fahrversuche auf der Elbe bei Hamburg-Finkenwerder genehmigte sich der dreizylindrige Selbstzünder weniger als drei Liter Brennstoff pro Stunde. Insofern geht die Bunkerkapazität von 68 l völlig in Ordnung. Mit eingelegetem Gang und 900 min⁻¹ macht die spurtreu laufende R-21EC gemächliche Verdrängerfahrt und erreicht 2,5 kn. Die 1500-Touren-Messung ergibt bei einer unaufdringlichen Geräuschkulisse von 70 dB(A) am Steuerpult exakt 4,2 Knoten. Ab 2500 min⁻¹ steigt der Schallpegelwert auf brummige 80 dB(A) an, gleichzeitig nähern wir uns mit moderat auf-

ragendem Bug der Sieben-Knoten-Marke. Bis zur Vollastdrehzahl von 3450 min⁻¹ bei gestoppten 8,9 Knoten Topspeed ändert sich nichts am mustergültigen Handlingverhalten. Die Ranger Tugs marschiert ausgesprochen souverän über die von der Berufsschifffahrt verursachten Wellenberge, ohne auch nur einen einzigen Tropfen Spritzwasser überzunehmen. Das Boot reagiert ebenso willig wie spontan auf jegliche Kurskorrektur und benötigt sowohl über Backbord- als auch über Steuerbordbug lediglich 1 1/4 Längen zur 360-Grad-Wende. Rückwärtige Manöver sollte man infolge der konzeptionsbedingten Trägheit stets mithilfe des serienmäßigen Bugstrahlruders ausführen. Da beim Aktivieren des Einparkassistenten Kavitation aufreten kann, ist hier ein wenig Fingerspitzengefühl gefragt.

Unterm Strich

Die originell designte, ordentlich verarbeitete und bereits im Standard umfangreich ausgestattete Ranger Tugs R-21EC entpuppt sich als sehr fahrstabilen Wanderboot, das in Anbetracht



Blick ins Cockpit, das für ein Boot der Sechseinhalb-Meter-Klasse sehr geräumig ausfällt. Der Hecksteg, die Dachluken und die als Stilelement gedachte Schornsteinnachbildung gehören zum Lieferumfang



Dank der zahlreichen Fensterflächen, die teilweise geöffnet werden können, präsentiert sich der Fahrstand hell und luftig



Unschön: Kabinentürarretierung per Druckknopf



Hochgezogener Bug mit Schanzkleid und Seereling



Zuverlässig und sparsam: Der Yanmar-Diesel leistet 22,1 kW



In wenigen Sekunden wird der stählerne Signalmast gelegt, so dass sich die Durchfahrthöhe der R-21EC auf 2,03 m verringert

Technische Daten

Länge ü.A.: 6,40 m
Breite: 2,03 m
Höhe ü. Wasserlinie (o. Mast): 2,03 m
Tiefgang: 0,61 m
Gewicht: 1250 kg
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 6
Kojenzahl: 2
Brennstofftank: 68 l
Wassertank: 38 l
Septiktank (opt.): 30 l
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Einbaudiesel mit Welle
Grundpreis: 54 933 € mit Standarddiesel Yanmar 3YM30, Leistung 22,1 kW

Motor im Testboot:

Yanmar 3YM30, Dreizylinder-Saugdiesel mit Zweikreiskühlung und Wellenantrieb, Leistung 22,1 kW (30 PS) bei 3600 min⁻¹, Bohrung x Hub: 76 x 82 mm, Hubraum: 1115 cm³

Standard-Ausstattung (auszugsweise)

Bugstrahlruder, Kabinenheizung, Chemie-WC, 220-Volt-Landanschluss mit Batterielader, Suchscheinwerfer mit Fernbedienung, Radio/CD-Player mit vier Lautsprechern, Badesteg mit Teleskopleiter, drei Scheibenwischer, Pantry mit Druckwasserspüle, Kocher und Kühlschrank, internationale Navigationsbeleuchtung, klappbarer Edelstahlmast, Zweifarben-Design

Lieferbare Extras (auszugsweise)

Teppich im Deckshaus und Cockpit (740 €), Ankerpaket mit Bruce-Anker, Kette und Leine (310 €), Marine-WC mit elektrischer Pumpe und Septiktank (1200 €), Klimaanlage (3900 €), Bimini-Verdeck (2340 €), Cockpitplane (1200 €), GPS/Echolot (1180 €)

Schall- und Fahrtmessung

(Leerlauf) 950 min ⁻¹	64 dB(A)	0 kn	Revier: Elbe bei Hamburg-Finkenwerder, Crew: 2 Pers., Messung: GPS (mehrfach), Wasser: 19°C, Luft: 23°C, Wind: 1-2 Bft., Tanks: Diesel 68 l (100%), Wasser leer
900 min ⁻¹	64 dB(A)	2,5 kn	
1000 min ⁻¹	65 dB(A)	3,0 kn	
1500 min ⁻¹	70 dB(A)	4,2 kn	
2000 min ⁻¹	74 dB(A)	5,6 kn	
2500 min ⁻¹	80 dB(A)	6,9 kn	
3000 min ⁻¹	84 dB(A)	7,8 kn	
(Vollast) 3450 min ⁻¹	86 dB(A)	8,9 kn	

Informationen und Werft

Targa Yachten Vertriebs GmbH (Ranger-Tugs-Exklusivimporteur und Lieferant des Testbootes), Frauenthal 7, 20149 Hamburg, Tel.: 0 40-20 97 18 11, www.targa-yachten.de

Fluid Motion LLC, 25802 Pacific Highway South, Kent, Washington 98032, USA, www.rangertugs.com



Unter dem Kojenpolster kommt eine Chemie-Toilette zum Vorschein. Gegen Aufpreis ist ein Marine-Pump-WC mit Septiktank erhältlich



Die strukturierten Gangborde sind bis zu 13 cm breit



Der 68 l fassende Brennstofftank befindet sich sicher gehaltert unter der Heckbank. Hier können weitere Kleinteile gelagert werden



Beleuchtete Stufe zwischen Cockpit und Gangbord

der kompakten Abmessungen überraschend viel Bewegungsraum bietet. In jeder Situation problemlos zu handhaben, lässt sich der mit einem kräftigen Zugfahrzeug trailerbare Verdränger prima für einen Angelausflug in küstennahen Revieren oder für eine gemütliche Spazierfahrt mit der Familie einsetzen. Wenn es um die zu erwartenden laufenden Kosten geht, hat der künftige Ranger-Tugs-Eigner aufgrund des minimalen Spritkonsums einen echten Trumpf im Ärmel. Besonders günstig in der Anschaffung ist der amerikanische 21-Footer allerdings nicht - der aktuelle Basispreis beläuft sich auf 54 933 €.