

Fährt so gut wie sie aussieht

Aus bescheidenen Anfängen heraus entwickelte sich die private polnische Werft Galeon im Laufe von mehr als 30 Jahren zu einem der führenden europäischen Bootsproduzenten im motorisierten Freizeit-Yachtbau. 19 Modelle von neun bis 25 Metern Länge sind derzeit auf der Angebotsagenda gelistet. Darüber hinaus projiziert und avisiert Galeon die Modelle „560“ und „820 Skydeck“. Die brandneue Galeon 385 HTL stand beim BootCenter Konstanz für eine Probefahrt auf dem Bodensee bereit.

Von **Claus Breitenfeld**





Galeon 385 HTL

Maße:

Lüa 12,26 m, Breite 3,90 m
Gewicht ca. 10 460 kg
Motorisierung ab 2 x 162 kW

Preis:

Ab 297 680,- Euro



Die zwei „MerCruiser 377 MAG DTS“-Benziner machen die Galeon 385 mit einem Testgewicht von ca. elf Tonnen ganz schön flott.

Drei Jahrzehnte Erfahrung und kontinuierliches Streben nach immer perfekterem Finish, die Kundenzufriedenheit und die Umsetzung von individuellen Eignerwünschen stets im Auge, haben dazu geführt, dass die Galeon-Werft nach relativ kurzer Zeit auf ein spektakuläres Wachstum zurückblicken kann. Dies bezieht sich nicht nur allein auf die außergewöhnliche Größe der Yachten, auch die ideelle, internationale Akzeptanz in potenziellen Käuferschichten unterstreicht diese nicht von der Hand zu weisende Reputation.

Auf mehr als 26000 Quadratmetern Hallenfläche werden von rund 500 Mitarbeitern Yachten nach neuesten technischen Erkenntnissen und Fertigungsmethoden auf Kiel gelegt. Topdesigner, wie der englische Yachtkonstrukteur Tony Castro, sind in die Produktion von Anfang an, vom ersten Entwurf bis zur ultimativen Fertigstellung, involviert. Jeder Handgriff, jeder Laminatvorgang, sämtliche Einbauten, Instal-

lationen und Ausrüstungszyklen werden an Ort und Stelle in der Werft vollzogen, geprüft und überwacht, ohne Subunternehmer hinter den Kulissen.

Ein Garant für stets gleichbleibende, höchste Qualität. Daher erhielt auf der International Cannes Boat Show 2010 Galeon für das Modell „Galeon 700 Skydeck“ nicht umsonst den Award „World Yacht Trophies for Best Design and Most Innovative“ in dieser Kategorie.

Prädikate, die ohne Wenn und Aber auch einhergehen mit der Linie des am Bodensee ansässigen Importeurs BootCenter Konstanz, dessen fachkundige Beratung und zuverlässiger Service, zentral gelegen an der Bundesstraße 33, sprichwörtlich sind. Rund 20 vom Scheitel bis zur Sohle wassersportbegeisterte Mitarbeiter stehen Eignern und Interessenten mit Rat und Tat jederzeit zur Seite, stets das Gefühl vermittelnd, Boote sind deren Element.

Fahreigenschaften

Über den Daumen gepeilt ist die Testcrew mit etwa elf Tonnen „Fahrgewicht“ konfrontiert, das sich zusammensetzt aus GfK, Stahl und edelster Holzverarbeitung. In der Tat kein Pappenstiel, die von den beiden V-8-MerCruisern, 377 MAG DTS-Benzinern angeschoben werden wollen. Klingen zunächst 2 x 235 kW (2 x 320 PS) nach einer ganzen Menge Leistung, relativiert sich dies allerdings schnell in Bezug auf die Masse, die es zu bewältigen gilt. Die Messergebnisse, ermittelt auf dem „Schwäbischen Meer“, stellen daher eindrucksvoll unter Beweis, dass hier ein Rumpf seinen Dienst verrichtet, der besser kaum konzipiert und konstruiert sein könnte.

Optimal bestückt sind die beiden MerCruiser Bravo III-Antriebe mit jeweils 21-Zoll-Propellern. Die maximale Drehzahl pendelte sich unter Vollast bei 5000 U/min ein. Der von MerCruiser vorgegebene Wert liegt zwischen 4800 und 5200 U/min.

Die daraus resultierende

Höchstgeschwindigkeit notieren wir mit 62,4 km/h (33,7 kn), erreicht nach lediglich 25 Sekunden aus dem Stand und feinfühligem, spontan reagierendem Trimm in mittlerer Anzeigeposition. Vorausgegangen war die Startprozedur mit abgesenkten Antrieben und Trimmklappen, Zielsetzung das möglichst schnelle Überwinden des Verdrängens in die Gleitphase. Sechs bis acht Sekunden sind hierfür zu veranschlagen. 3000 U/min signalisierten dabei der Drehzahlmesser, das Hand-GPS 23,2 km/h (12,5 kn). Das sind hervorragende Werte. Es soll aber auch nicht verschwiegen werden, dass diese Fahrchecks ohne jegliche Urlaubsbeladung vonstatten gingen.

Schnell fahren, das ist die eine Seite der Medaille, ökonomisch die andere. Wir packen 500 U/min drauf. Bord- und Manuell-GPS reichen sich die Hand, Einigkeit besteht in der Aussage von 31,5 km/h (17,0 kn). Unbeladen sicherlich absolut okay, mit Urlaubsballast vielleicht



Fotos: Breitenfeld/Werft

etwas knapp. Also geben wir noch mal 200 U/min dazu. 3700 U/min, 37,1 km/h (20 kn), das ist die sichere Seite der ökonomischen Fahrstufe.

Auch in Sachen Lautstärkemessung zeigt sich die Galeon von ihrer besten Seite. Den örtlichen Gegebenheiten Rechnung tragend, kann eine Messung vom Ufer her nicht vollzogen werden. Wir begnügen uns mit den Phonwerten an Bord, direkt am Steuerstand, die logischerweise deutlich höher ausfallen und dennoch für exzellente Dämmung sprechen. Zwischen minimalen 55 dB (A) und Gehörgang sowie Stimmbänder schonenden 75 dB (A) im Leerlauf bzw. bei Marschgeschwindigkeit lesen wir vom Geräuschpegelmessers ab.

Wenn schon Test, dann aber auch richtig. Die Hebel auf voll voraus geschoben, den Trimm von Antrieben und Taps angelupft mit Zielrichtung Fullspeed, das Ruder hart gelegt, leichtgängig dank hydraulischer Funktion, fünf Umdrehungen von



Blick ins Cockpit unter dem extra langen Hardtop.



Bequeme Relaxliege gegenüber dem Fahrstand.



„Bootsgarage“ für ein Zwei-Meter-Dinghy.



Bestens ausgestatteter Steuerstand.

Seite zu Seite. Elegant und zugleich souverän folgt die „385“ der Kursvorgabe mit moderater Schräglage und vernachlässigbarer Geschwindigkeitsreduzierung. Problemlos das Umsteuern in Gegenrichtung ohne erwähnenswerten Kraftaufwand.

Die gleiche Prozedur veranstalten wir aus ruhender Position mit sukzessiver Gassteigerung bis zum Anschlag. Eindrucksvoller wird die Schräglage, jedoch ohne geringstes Gefühl von Unsicherheit. Dabei zeigen sich keinerlei Kavitationsanzeichen an den Props, eine Demonstration der Ausgereiftheit dieses Rumpfes.

Dies zeigt sich darüber hinaus sehr gut beim Kreuzen von auslaufenden Heckwellen der regionalen Fahrgastschiffahrt, die zuweilen in unorthodoxem Rhythmus daherkommen. Satt und stabil durchpflügt die Galeon diese Amplituden, setzt weich in die Welle ein, drückt die Gischt trockenlaufend zur Seite. Resümee: Das ist bestens!

Details und Verarbeitung

Vorurteile in Sachen Finish und Qualität aufgrund des Ursprungslandes dieser Werft, Polen, das war gestern. Vielleicht heute noch zutreffend für das eine oder andere Billigprodukt, sogenannte Lizenzbauten. Galeon hingegen ist eine der etabliertesten Werften Europas und obendrein weit entfernt vom Prädikat „billig“, ganz im Gegenteil. Vehement und nicht nur untermauert durch die hier präsentierten Abbildungen, ein persönlicher Werftbesuch sei in jedem Fall angeraten und dient der Überzeugung.

Für Technikfreaks ein Augenschmaus ist der Fahrstand mit sich selbst synchronisierender Zweihebelschaltung, Trimmklappenpaneel, Bugschraubenstick, Flatscreen und kompletter Armaturenbestückung für die Motoren-, Navigations- und Bordelemente-Überwachung.

Gut erreichbar sind sämtliche Schalteinheiten zur Aktivierung von Aggregaten und Installationen, sei es für



Eigner können zwischen unterschiedlichen Holzbausvarianten wählen.

Pumpen, Lichterführung, Blower, Ankerwisch oder den „Garagenlift“ fürs Dinghy über dem aufgeräumten Motorraum unter der Achtersitzbank.

Platz ohne Ende auf der übergroßen Badeplattform mit steuerbordseitigem Durchgang in den Cockpitbereich. Dieser wiederum beeindruckt durch eine geräumige Wohnlandschaft, aufgeteilt backbords in ein opulentes Sitz-U und davor platzierter Relaxliege. Gegenüber Steuerstand und Wetbar mit E-Grill, Kühlschrank und Spüle. Und über allem wacht das „HTL“, Kürzel für ein „langes Hardtop“ mit Schiebedachfunktion. Breite Gangbords, abgesichert durch die stabile Seereling, machen den Weg aufs Vorschiff sicher und frei.

Das decksseitig angedeutete, zeitgemäße, moderne Design überzeugt schließlich voll und ganz eine Etage tiefer im Kabinentrakt in den Kontrastfarben Weiß und Braun. Edel und sauberst verarbeitet vom Holz über Polsterung, Arbeitsplatten, Bodenbeläge, Wand- und Deckenverkleidung zeigt sich dieser Bereich. Salon und Pantry teilen sich das Mittelschiff. Im Vorschiff ist



Große Unterflurkabine für Gäste mit Einzelbetten.



Der Maschinenraum unter der „Bootsgarage“.



Modern gestalteter Pantrybereich.



Bequemes Doppelbett in der Eignerkabine im Vorschiff.



Von zwei Seiten zugänglich, der Sanitärbereich des Eigners.

das Reich des Eigners mit überdimensionalem Doppelbett, direktem Zugang in die Nasszelle mit separater Dusche nebst WC.

Über eine eigene Dusche und WC dürfen sich auch die Gäste im Bereich unter dem Cockpit freuen, das mit zwei quer zur Fahrtrichtung stehenden getrennten Betten und kleinem Sofa aufwartet. Eine Sektion, die dank gut durchdachten Konzeptes weit mehr Platz zur Verfügung stellt, als dies normalerweise von einer Unterflurkabine erwartet werden kann. Abgerundet wird das Erscheinungsbild dieser Galeon durch das üppige Angebot an Stauraum. Wo immer nur möglich, gibt es sinnvolle Kleinigkeiten wie Handläufe, Jalousien, Fenderhalter, Ankerspill, Luken, Relingsöffnung auf dem Vorschiff, Teakdecks, Badeleiter, Landanschluss etc. und vieles mehr.

Fazit

Die Galeon 385 HTL, eine der jüngsten Kreationen dieser innovativen Werft, überzeugt nicht nur mit formidablen Fahreigenschaften. Sie präsentiert sich als gelungene Kombination aus komfortablem Fahrtenschiff mit sportlichen Ambitionen und gelungener, zeitloser Designstudie, an der Eigner sicherlich auch noch nach Jahren viel Freude haben werden. Angemessen das Preis-Leistungs-Niveau des Basiskonzeptes, vielfältig die Möglichkeiten zusätzlicher Ausstattungsvarianten – und mit den beiden MerCruisern obendrein auch noch bodenseetauglich nach „BSO II“.

U/min	kn	dB(A)
630	2,1	55
1000	4,0	63
1500	6,4	65
2000	8,0	68
2500	9,4	71
3000	12,5	72
3500	17,0	75
3700	20,0	75
4000	23,9	76
4500	30,0	78
5000	33,7	80



Zahlen

12,26 m	Lüa
11,99 m	Rumpflänge
9,95 m	LWL
3,90 m	Breite
0,79 m	Tiefgang
4,20 m	Höhe (Fly)
1,87 m	Kabinenhöhe
10 460 kg	Gewicht leer
ca. 11 000 kg	Testgewicht
2x 377 MAG DTS	Motor BSO II
2x 235 kW	Leistung
2x 162- 309 kW	Motorisierungen
950 l	Kraftstofftank
2390 kg	Zuladung
10	Personen
4 + 2	Kojen
393 755,- Euro	Preis Testboot
297 680,- Euro	Preis (ab)

Herstellerland: Polen

Werft: Galeon

Importeur und gefahren bei:
BCK – BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG, Reichenaustr. 45, D-78467 Konstanz, Tel. +49(0) 75 31 / 8 93 30, www.bootcenter.com

Importeur: HL Schiffstechnik, Im Wassersportzentrum 9, D-88079-Kressbronn, Tel. +49(0) 75 43 / 55 88, www.hl-schiffstechnik.de

Standardausstattung: Helles Eichenholz-Interieur, Trimmklappen, elektrische Ankerwinch, GfK-Geräteträger, Elektrokoher, 130-l-Kühlschrank in der Pantry, Mikrowelle, elektrische Toiletten, Dusche, Badeplattform, Cockpittisch, Radio/CD, Bootsgarage für 2,40 m Tender, Batterielader, Warmwasser, hydraulisches Ruder, Teak auf Badeplattform.

Stärken und Schwächen

- + Tolles Design
- + gute Fahrleistungen
- + Gleiteigenschaften
- + sportlich-wohnlich
- + BSO II
- + Verarbeitung