



GALEON 300 FLY

Komfortabler Freisitz

Unter dem Label „Yachts“ rangiert von den 20 aktuellen Modellen des polnischen Bootsbauers Galeon die „300 Fly“ an erster Stelle – weil die Kleinste ihrer Art in der Baureihe. Zwar nicht in Bezug auf die Abmessungen, da hat momentan klar das Paraded Pferd, die „780 Crystal“, den Bug ganz weit vorn. Im Heckwasser dümpelt allerdings schon die Ablösung, noch als Projekt angekündigt, eine „820 Skydeck“. Sei's drum, für „normal Sportboot-Lizenzierte“ eine eh' unerreichbare Illusion.

Von Claus Breitenfeld



Galeon präsentiert sich als eine Werft, die im Laufe ihrer nun mehr als 30-jährigen Tradition – Gründungsjahr 1982 – zu einem der europäischen Bootsbaubetriebe avancierte. Sie wird heute noch absolut von privater Hand gelenkt und verwaltet, weil das den Vorteil hat, kurze Wege für schnelle Entscheidungen zu haben und so auf Marktentwicklungen reagieren zu können.

Von zehn bis 25 Meter

Spezialisiert auf die Fertigung von Yachten von knapp unter zehn Metern bis hin zur stattlichen Länge von 25 Metern, werden ausschließlich von Hand gefertigte GfK-Rumpf

und Decks-Sektionen aufgelegt, bei der unterschiedlichste Techniken zum Einsatz kommen. Und das alles unter der Prämisse selbstaufgelegter Qualitäts-Verpflichtung gegenüber dem Kunden, in der das Unternehmen auch einen Teil seiner nicht von der Hand zu weisenden spektakulären Entwicklung jüngster Zeit sieht. Hinzu kommt ein optisches Erscheinungsbild quer durch die komplette Baureihe, dessen Design sich fraglos auch mit dem schärfsten Wettbewerb messen kann.

Mit mehr als 500 Mitarbeitern, die auf einem Areal von beachtlichen 26.000 Quadratmetern Motorboote und Yachten fertigen, muss Galeon heute zu den europäischen Bootsbauern



Maße:

Lüa 10,10 m / 9,60 m, Breite 2,90 m

Gewicht:

ca. 6090 kg

Motorisierung:

1 x 191 kW (260 PS); 1 x 294 kW (400 PS)
oder 2 x 191 kW (260 PS)

Preis:

ab 153 090 Euro

im Freizeitbereich gezählt werden, die im Laufe der Jahrzehnte einen nicht unerheblichen Führungsanspruch für sich reklamieren können. Galeons Erfolg wird darüber hinaus auch wesentlich von der Zusammenarbeit mit den weltweit bekanntesten Yacht-Konstrukteuren beeinflusst, wie unter anderem mit dem englischen Designer Tony Castro, einem der herausragenden Köpfe seines Faches in Bezug auf modernes Styling, ohne dass er dabei die Praxistauglichkeit aus dem Auge zu verliert.

Moderne Fertigungstechnik

Dass dabei der Einsatz und die Berücksichtigung neuester Marine-Bootsbau-Technologien nicht zu kurz kommen dürfen, versteht sich eigentlich von selbst. Galeon-Yachten werden seit 1998 als erste, von einem polnischen Bootsbauer produzierten Boote in GfK, nach ISO 9000 zertifiziert. Gewichtseinsparend und gleichzeitig die Festigkeit von Rumpf und Deck steigernd, kommt beim Testprobanden zum Beispiel die „Infusions-Technologie“ zur Anwendung. Vereinfacht dargestellt, ein Vakuum-Laminatverfahren, bei dem man die Glasplatten trocken in die Form einlegt, mit Folie abdeckt und das Harz dann mit Unterdruck angesaugt wird, das sich auf diese Weise so dann auch in der kleinsten Ritze ohne Lufteinschlüsse mit der Glasfaser verbindet. Dadurch wird der effektive Harzanteil verringert, Ge-

wicht eingespart und gleichzeitig die Festigkeit erhöht.

Die von Designer Roberto Curto entwickelte 300er Fly, 2014 aufgelegt als neuestes Projekt der Werft, spiegelt die dritte Generation des permanenten Modell-Faceliftings wider, an dem die polnischen Bootsbauer unentwegt arbeiten. In kompromisslos kompakter Bauweise entstand ein sogenanntes „Allzweck-Freizeit-Boot“, einsatzbereit für jedwede Wetter-Konditionen von außerordentlicher Stabilität und Performance.

Fahreigenschaften

Sich an den Bau von kleinen Flybridge-Yachten heranzuwagen, das will wohl überlegt sein. Zwar stellen diese Exponate kein Novum im motorisierten Wassersport dar, doch bewegt man sich in der Größenklasse von etwa 30 Fuß – und das soll sicherlich die Typisierung „300“ assoziieren – auf einem Niveau, das wohl als Schallgrenze nach unten angesehen werden muss.

Dank der kompakten Höhe über der Wasserlinie von gut drei Metern, der verlängerten Badeplattform und akzeptabler Breite von 2,99 m, macht das Boot keinen kopflastigen Eindruck, der zuweilen bei anderen Fabrikaten rein optisch schon die Sorgenfalten auf die Stirn treibt. Und so benahm sich die 300er Galeon Fly



Mit rund 50 km/h (ca. 26 kn) macht die 300er Flybridge eine gute Figur beim Gleiten.

UNTER DECK

Moderne, schnörkellose, absolut saubere Verarbeitung im Finish empfängt den Betrachter an Bord. Sei es in Bezug auf den Mahagoni-Holz ausbau (Walnuss optional), die Polsterung (Kunst- oder Echtleder gegen Aufpreis), das GfK oder technische Installationen jedweder Art. Daher hier eine möglichst konzentrierte Beschreibung des räumlichen, ausgewogenen Konzeptes.

Achtern im Cockpit ist eine verschiebbare Sitzbank, die den Zugang zum aufgeräumten Motorraum flexibel gestaltet. Backbord durchs Schanzkleid ist der Zugang auf die erweiterte Badeplattform, an Steuerbord der sechsstufige Niedergang auf die für diese Bootsgröße üppige Flybridge mit Doppelsitzbank und Sonnenliege. Sowohl der Fly- als auch der Cockpitbereich vermitteln schiffiges Flair durch ein „Teak-Beleg“. Breite Gangbords führen aufs Vorschiff, abgesichert durch eine stabile VA-Reling.

Den Unterdeckbereich verschließt eine stabile

Schiebetür. Die Pantrysektion präsentiert sich an Steuerbord, davor der ergonomisch gestaltete Steuerstand mit bester Rundumsicht und blendfrei einsehbarer Instrumentierung, die zur sicheren Schiffsführung erforderlich ist. Gegenüber ein großes, längliches Sofa mit klappbarem Tisch. Weiter in Fahrtrichtung an Backbord der Zugang zur geräumigen Unterflurkabine und wiederum gegenüber die Nasszelle, eine Kombination aus Dusche, elektrischer Toilette und Waschbecken, der Schiffsgröße angemessen.

Im Vorschiff schließlich ist des Eigners Refugium, mit freistehendem Doppelbett, dessen Liegefläche nach Bedarf durch seitliche Einlegepolster zu vergrößern ist. Die pflegeleichten Teppichböden sind nicht fest verlegt, lassen sich zum Reinigen herausnehmen. Stauräume finden sich überall im Boot in Schränken, Schapps, unter Luken und Sitzmöglichkeiten, in Wegerungen, wo immer nur möglich.



Kombination aus Dusche und Toilette.



Stimmige Ergonomie am Steuerstand.



Blick vom Steuerstand nach achtern.



Cockpit mit ebenerdigem Zugang zum Salon und Flybridge-Niedergang.



Effiziente Raumausnutzung im Salon, trotz schlanker Breite von etwa drei Metern.



Freistehendes Doppelbett im Vorschiff, durch Seitenpolster zu vergrößern.



Kleine, aber feine Pantry mit relativ viel Arbeitsfläche.

schlussendlich auch sehr brav in ihrem Element. Nach fast halbstündiger, überaus schonender Warmlaufphase durch den Konstanzer Trichter in Richtung Meersburg, scharfte der Volvo Penta-Diesel D4-260 schon unruhig mit seinem Turbolader-Schaufelrad im Motorraum und lechzte nach Aktion. Wir taten ihm den Gefallen, legten den Hebel auf den imaginären Tisch. Sieben Sekunden verstreichen, 6.500 kg Testgewicht schieben sich „über den Berg“ ins Gleiten. Die Drehzahl-Anzeige schnell in dieser Phase kurzfristig in Vollast-Position, der G4-Duoprop gibt alles, kann jedoch – und das erwartet auch niemand – in der Kürze der Zeit den Testprobanden nicht auf Toppspeed beschleunigen. Unser Ansinnen ist es, die Gleitgrenzphase auszuloten.

Gefühlvoll die Gastzufuhr reduziert, die Trimmposition des Z-Antriebes dicht am Spiegel, so um die 2.200 U/min bei 19,7 km/h (10,6 kn) notieren wir, kann bei der 300er Fly noch von Gleiten gesprochen werden. Das ließe sich wahrscheinlich sogar mit noch weniger Drehzahl realisieren, würde man die Trimmklappen dabei unterstützend einsetzen. Wir verzichten bewusst darauf, positionieren sie in neutraler, waagerechter Stellung, zumal das Boot außer etwa ein Drittel Kraftstoff-Tankfüllung nichts gebunkert hatte.

Eine Fahrstufe, die sich kaum jemand als Dauerzustand wünschen dürfte. Daher, 800 U/min draufgelegt, den „Z“ in mittlere Position getrimmt, und schon sieht die Welt ganz anders aus. 3.000 U/min, mit 39,2 km/h (21,2 kn) rauscht die Galeon über die Wellenkämme, schert sich kaum um die auslaufende Dünung der querenden Fahrgastschiffahrt, hält unbeirrt Kurs, ohne gieren und krängen.

Der Nenndrehzahl-Vorgabe zufolge von Volvo für den D4er Diesel haben wir noch 500 U/min bis Vmax in petto. Also nochmal alles zurück auf null und dann „volle Kanne“ voraus. 25 sec., 3.450 U/min liegen an, mehr geht nicht, es fehlen 50 Pünktchen. Doch das ist okay. Glatte 49 km/h (26,5 kn) lesen wir vom Hand-GPS ab. Auch damit kann der Chronist leben, schließlich haben wir es hier mit der niedrigst möglichen Power zu tun, die Galeon für dieses Schiff offeriert. Butterweich teilt der Rumpf jeden Wellenkamm, hält souverän den ihm vorgegebenen Kurs.

Das Ruder in dieser Fahrstufe hart gelegt, lediglich $3\frac{1}{2}$ Umdrehungen von Seite zu Seite, die „300“ legt sich mäßig auf die Backe, ohne dass ein Gefühl der Unsicherheit aufkommt –



Geräteträger und achterliche Fly-Verlängerung reichen über das halbe Cockpit.



Verlängerte Badeplattform als Option.

auch nicht hoch oben auf dem Freisitz – warten wir auf das, was nicht kommen soll. Und es tut's auch nicht. Nix zu spüren von unliebsamer Kavitation am Prop, kein Luftziehen. Auch beim Thema Manövrierverhalten kann nicht rumgemeckert werden. Voraus und nach achter, über Stb. und Bb., hervorragende Werte von 1,5 Bootslängen bis Drehen auf dem Teller. Und das mit nur einer Maschine. Free time für die Bugschraube.

UNSER FAZIT

Die Galeon 300 Fly, ein kompaktes, modernes Familienschiff, das von seinen großen Schwestern viel Nützliches und Praxisbezogenes übernommen hat. Formidable Fahreigenschaften, eine der Schiffsgröße hervorragend im Styling angepasste Flybridge, klare, unverschnörkelte Linien, sind die herausragenden, positiven Prädikate, die es wert sind, bei diesem Boot wohlwollend gewürdigt zu werden. ■

DATEN

Länge über alles	10,40 m / 9,60 m
Rumpflänge	8,99 m
Breite	2,99 m
Höhe ü. WL	3,25 m
Gewicht leer	6.090 kg
Testgewicht	6500 kg
Tiefgang	0,72 m
Freibord	0,65 m
Kabinenhöhe	1,90 m
Kojen	4
Kabinen	2 + Salon
Personen	9
Zuladung	1.745 kg
Tank	415 l
Frischwasser	200 l
Grauwasser	86 l
Fäkalientank	100 l
Antrieb	Z / Duoprop G 4
Motor	Einbau-Diesel

Motorisierung

Motorisierung Test kW (PS): 191 (260)
 Motorisierung von – bis kW (PS): 1 x 191 (260) – 1 x 294 (400) oder 2 x 191 (2 x 260)

Preis Testboot	215 360,- €
Preis ab	153 090,- €

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁽⁵⁾
700 ⁽¹⁾	4,5	(2,4)	53
1.000	9,5	(5,1)	62
1.500	12,9	(7,0)	68
2.000	16,1	(8,7)	70
2.200 ⁽²⁾	19,7	(10,6)	72
2.500	25,1	(13,6)	73
3.000 ⁽³⁾	39,2	(21,2)	75
3.450 ⁽⁴⁾	49,0	(26,5)	76

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; (5 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 7 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Vmax nach 25 Sekunden aus dem Stand

Vertrieb:

BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG,
 Reichenastr. 53, D-78467 Konstanz,
www.bootcenter.com

HL Schiffstechnik,
 Im Wassersportzentrum 9,
 D-88079 Kressbronn,
www.hl-schiffstechnik.de

Hersteller:

Galeon

Stärken und Schwächen

- + Konzept
- + Raumangebot
- + Preis-/Leistung
- + Fahreigenschaften
- + gutes Allroundboot

EIN ECHTES LEICHTGEWICHT



Eine Persenning schützt, doch sie über das gesamte Boot zu ziehen ist bei einer Ganzpersenning eine schweißtreibende Angelegenheit.

Bei einem Planengewicht von 250 – 450 Gramm pro m² sind solche Persenninge normalerweise schwer und unter einer halben Stunde ist so ein störrisches Stück mit etlichen Reißverschlüssen und Knöpfen kaum anzubringen. Hier setzt Torsten Hilgard mit seiner Firma Plato Systems mit seinem neuen Persenningstoff Plato an. Dieser soll mit seinem geringen Gewicht bequemes Abdecken und Schutz des Bootes auf einen Nenner bringen. Das Besondere an dem Stoff ist jedoch nicht nur das geringe Gewicht von rund 117 g/m², also rund ein Drittel eines herkömmlichen Persenningstoffes, sondern seine Dehnbarkeit, die zudem noch unterschiedlich in Richtung der Kett- und Schussfäden ist.

Mit dieser Eigenschaft lässt sich eine Plato-Persenning quasi wie ein Strumpf oder ein Spannbettuch über das Boot ziehen – vorne eingehängt wird der elastische Hightech-Stoff einfach nach hinten über das Boot samt eventuell vorhandenem Geräteträger, Radar, Antenne usw. gezogen, hinten mit zwei seitlich verlaufenden Gurten zusammengezogen und mit einem Reißverschluss verschlossen. Die Gurte ziehen den Stoff an den Rumpf, durch die Spannung hält der Stoff und lässt zudem Regenwasser und Winddruck abprallen. Verpackt passt so ein Plato-Stoffpaket in einen kleineren Seesack, der sich bei einem acht bis neun Meter

Boot noch bequem unter den Arm tragen lässt, ist also leicht zu transportieren und gut zu verstauen.

Die Regel, dass eine Persenning nur lange halten kann, wenn der Sattler ein schweres Tuch nimmt, gilt bei dem in Deutschland entwickelten und produzierten modernen Stoff nicht mehr. Üblicherweise geben die Tuchhersteller rund 6 bis 12 Jahre an, zumindest gut sechs Jahre soll aber auch eine superleichte Plato-Persenning halten. Genaue Erfahrungswerte gibt es noch nicht. Jedenfalls ist der leichte Stoff sehr reißfest, auch gegenüber spitzen Gegenständen, durch die Elastizität aber nicht so recht mit einem herkömmlichen Stoff zu vergleichen. Hoch ist die Wasserundurchlässigkeit, die mit einer Wassersäule von mehr als 3000 mm angegeben wird.

Die Produktion erfolgt bei den meisten Booten anhand von Standardmaßen, die Torsten Hilgard, der die neuartige Persenning mitentwickelt hat, für viele Motorboote vorliegen. Ansonsten braucht es nur weniger Eckmaße wie Länge, Höhe über Scheuerleiste und Breite, um so eine Persenning produzieren zu können. Nur bei sehr speziellen Booten ist ein Aufmaß notwendig, Schablonen sind aber nicht nötig, was das Ausmessen sehr einfach macht. Verstärkte Öffnungen werden für Klampen eingeschnitten, damit die Festmacher durchgeführt werden können. Derzeit werden die Plato-Persenninge nur für Motorboote angeboten, weil die Herstellung für Segelboote wegen Wanten und Stagen aufwendiger ist. Wer eine so leichte Persenning auf dem Boot hat, macht diese jedenfalls lieber übers Boot, sei es auch einmal für einen kürzeren Zeitraum. Und die Persenning ist bei 60 Grad waschbar.

PLATO Systems, Torsten Hilgard, www.plato-marine.com



Die neuartige Persenning Plato ist extrem leicht, elastisch und wird wie eine Haut über das Boot gespannt.