

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 Exponate von neun bis 25 Metern Länge ü. A. sind derzeit auf der Angebotsagenda gelistet. Darüber hinaus projiziert und avisiert die Modelle „560“ und „820 Skydeck“. Claus D. Breitenfeld hat die brandneue Galeon 385 HTL auf dem Bodensee gefahren.

Symbiose aus modernem Design,
exquisiten Fahreigenschaften und Topqualität

Galeon 385 HTL



Drei Jahrzehnte Erfahrung und kontinuierliches Streben nach immer perfekterem Finish, dem steten Ziel vor Augen nach Kundenzufriedenheit und die Umsetzung von individuellen Eignerwünschen, hat dazu geführt, dass das Unternehmen Galeon nach relativ kurzer Zeit auf ein spektakuläres Wachstum zurückblicken kann. Dies bezieht sich nicht nur allein auf die außergewöhnliche Größe der Yachten schlechthin, auch die ideelle, internationale Akzeptanz in potentiellen Gesell-

schaftsschichten unterstreicht diese nicht von der Hand zu weisende Reputation.

Auf mehr als 26.000 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, Installationen und Ausrüstungszyklen wer-

den an Ort und Stelle in der Werft vollzogen, geprüft und überwacht, ohne so genannte Subunternehmer hinter den Kulissen. Ein Garant für stets gleichbleibende, höchste Qualität. Daher nicht ohne Grund die Auszeichnung auf der International Cannes Boat Show 2010 für das Modell „Galeon 700 Skydeck“ mit dem 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



Bestens ausgestatteter Steuerstand.



Blick ins Cockpit unter dem extra langen Hardtop.



Die zwei „MerCruiser 377 MAG DTS“-Benziner machen die Galeon 385 mit einem Testgewicht von ca. elf Tonnen ganz schön flott: Immerhin jenseits der 60-km/h-Marke.
Fotos: Breitenfeld/Werft

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 „Kampfgewicht“

konfrontiert, sich rekrutierend aus GfK, Stahl und edelster Holzverarbeitung. In der Tat kein Pappenstiel, die von den beiden V-8-MerCruisern, 377 MAG DTS Benzinern, bei Laune gehalten werden wollen. Klingen zunächst 2 x 235 kW (2 x 320 PS) nach einer ganzen Menge Power, relativiert sich dies allerdings schnell in Bezug auf die Masse, die es zu bewältigen gilt. Daher, die Messergebnisse, ermittelt auf dem „Schwäbischen Meer“, eindrucksvoller Beweis dafür, dass hier ein Rumpf seinen Dienst verrichtet, der besser kaum konzipiert und konstruiert sein könnte.

Optimal bestückt die beiden MerCruiser Bravo III-Antriebe mit jeweils 21-Zoll Propellern, pendelte sich die maximale Drehzahl unter Volllast bei 5.000 U/min ein. Der von MerCruiser vorgegebene Wert liegt zwischen 4.800 und 5.200 U/min. Die daraus resultierende Höchstgeschwindigkeit, V_{max} , notieren wir mit 62,4 km/h (33,7 kn), erreicht nach lediglich 25 Sekunden aus dem Stand und feinfühligem, spontan reagierendem Trimm in mittlere Anzeigeposition. Vorausgegangen 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. 3.000 U/min signalisierten dabei die Drehzahlmesser, das Hand-GPS 23,2 km/h (12,5 kn). Alles im grünen Bereich, da kann nicht gemekelt werden. Es soll allerdings 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). „Geleichtert“ sicherlich absolut okay, mit Urlaubsballast vielleicht etwas knapp. Ergo, nochmal 200 U/min zulegen. 3.700 U/min. 37,1 km/h (20 kn), das ist die sicherer 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 und Gehörgang-, sowie Stimmbänder schonenden 75 dB(A) im Leerlauf bzw. bei Marschgeschwindigkeit lesen wird vom Geräuschpegelmessgerät 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 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 aus ruhender Position mit sukzessiver Gassteigerung bis zum Anschlag. Eindrucksvoller die Schräglage,



Achtere „Tendergarage“ für ein zweieinhalb Meter langes Dingi.



Frontpartie mit geschlossener Tür zum Salon.



Bequemes Doppelbett in der Eignerkabine im Vorschiff.



Eigner können zwischen unterschiedlichen Holzbausvarianten wählen.

jedoch ohne geringstes Gefühl von Unsicherheit und keinerlei Kavitationsanzeichen an den Props, eine Demonstration der Ausgereiftheit dieses Rumpfes. Dies wird darüber hinaus untermauert beim Kreuzen von auslaufenden Heckwellen der regionalen Fahrgastschiffahrt, die zuweilen in unorthodoxem Rhythmus daher kommen. Satt und stabil durchpflügt die Galeon diese Amplituden, setzt weich in die Welle ein, drückt die Gischt trockenlaufend zur Seite. Resümee: Alles bestens!

Ausstattung und Verarbeitung

Vorurteile in Sachen allgemeines Finish und Qualität aufgrund des Herkunftslandes dieser Werft, Polen, das war gestern. Vielleicht heute noch zutreffend auf das eine oder andere Billigprodukt, so genannte Lizenzbauten. Galeon hingegen ist eine der etabliertesten Werften Europas und obendrein weit entfernt vom Prädikat „billig“, ganz im Gegenteil. Vehement nicht nur untermauert durch die hier präsentierten Illustrationen, ein persönlicher Werftbesuch sei in jedem Fall angeraten, die Überzeugung wird's lohnen.

Für Technikfreaks ein Augenschmaus, der Fahrstand mit sich selbst synchronisierender Zweihebelschaltung, Trimmklappenpaneel, Bugschraubenstick, Flatscreen und kompletter Armaturenbestückung für die Motoren-, Navigations- und Bordelemente-Überwachung. Gut erreichbar sämtliche Schalteinheiten zur Aktivierung von Aggregaten und Installationen, sei es für Pumpen, Lichterführung, Blower, Ankerwinch oder den „Garagenlift“ fürs Dinghi 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 platzierte Relaxliege. Gegenüber Steuerstand und Wetbar mit E-Grill, Kühlschrank und Spüle. Und über allem wacht das „HTL“, Kürzel für „langes Hardtop“ mit Schiebedachfunktion. Breite Gangbords, abgesichert durch die stabile Seereling, machen den Weg frei aufs Vorschiff.

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. Salon und Pantry teilen sich das Mittelschiff. Im Vorschiff das Reich des Eigners mit überdimensionalem Doppelbett, direktem Zugang in die „Sanitär-Kemenate“ mit separater Dusche nebst WC und zur Entzückung der Bordfrau eine raffiniert in die Wegerung integrierte, ausschwenkbare Frisierkommode. 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, sinnvolle Kleinigkeiten, wie Handläufe dort, wo sie hingehören, Jalousien, Fensterhalter, Ankerspill, Luken, Relingsöffnung auf dem Vorschiff, Teakdecks, Badeleiter, Landanschluss etc. und eine Vielzahl von Facilities, die es in ihrer Gänze zu erwähnen den hier zur Verfügung stehenden Platz sprengen würde. Unterm Strich, alles im grünen Bereich.



Modern gestalteter Pantrybereich.



Wetbar im Cockpit mit E-Grill, Spülbecken und Kühlschrank.



Große Unterflurkabine für Gäste mit Einzelbetten.

Zusammenfassung

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 Fahrten-schiff mit sportlichen Ambitionen und gelungener, zeitloser Designstudie, an der Eigner sicherlich auch noch nach Jahren viel Freude haben werden. Angemessen das Preis-Leistungsniveau des Basiskonzeptes, vielfältig die Möglichkeiten zusätzlicher Ausstattungsvarianten – und – mit den beiden MerCruisern obendrein auch noch bodenseetauglich nach „BSO II“.

Claus D. Breitenfeld



Breite, bequeme Gangbords.



Von zwei Seiten zugänglich, der Sanitärbereich des Eigners.

Technische Daten

Herstellerland: Polen
 Werft: Galeon
 Importeur und gefahren bei: BCK – BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG, Reichenastr. 53, D-78467 Konstanz, Tel.: 07531-89330, www.bootcenter.com

Boot mit Bodensee-Zulassung (BSO II) und Katalysator:

Länge ü. A. (m): 12,26, mit langer Badeplattform 13,46
 Breite ü. A. (m): 3,90
 Tiefgang ca. (m): 0,79
 Höhe ü. WL ca. (m): 4,20
 Kabinenhöhe (m): 1,87
 Testgewicht ca. (kg): 11.000
 Baumaterial: GfK
 Motorisierung Test kW (PS): 2 x 235 (2 x 320)
 Motorisierung von – bis kW (PS): 2 x 162 – 2 x 309 (2 x 220 – 2 x 420)
 Motorenart: Benzin- und Diesel-Innenborder
 Antriebsart: Z
 Kraftstofftank (l): 950
 Frischwassertank (l): 450

Fäkalientank (l): 140
 Grauwassertank (l): 260
 Zuladung/Nutzlast (kg): 2.390
 CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“/ 10 Pers.
 Schlafplätze: 4 + 2
 Kabinen: 2 + Salon
 Preis Testboot € 393.755,-
 Preis ab € 297.680,-

Testmotorisierung mit BSO II und California Cat:

Hersteller/Modell: 2 x V8 MerCruiser 377
 MAG DTS, Benziner
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 235 (320)
 Hubraum (cm³): 6.200
 Drehzahl, max. (U/min): 4.800 – 5.200
 Kraftstoffart: Benzin
 Antrieb: Bravo III
 Propellergröße: 21“

Standardausstattung:

Helles Eichenholz-Interieur, Trimmklappen, elektrische Ankerwinde, 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, Raymarine 140.

Messwerte:

Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ⁶⁵
630 ¹	3,9	(2,1)	55
1.000	7,5	(4,0)	63
1.500	11,8	(6,4)	65
2.000	14,8	(8,0)	68
2.500	17,5	(9,4)	71
3.000 ²	23,2	(12,5)	72
3.500 ³	31,5	(17,0)	75
3.700 ³	37,1	(20,0)	75
4.000	44,2	(23,9)	76
4.500	55,5	(30,0)	78
5.000 ⁴	62,4	(33,7)	80

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt; (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; (5 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 6-8 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; Vmax nach 25 Sekunden aus dem Stand; Wind- und Wasser: 1 – 2; Drehkreise in Bootslängen mit gegenläufigen Maschinen auf dem Teller.