

Kompaktes Vollschiiff mit pfiffigen Detaillösungen

Ga

Wer auf einer der weltweit bedeutendsten Styling- und Design-Boat-Shows einen sogenannten „Award“ einheimen kann, dessen internationale Reputation dürfte damit unbestritten sein. Galeon schaffte dies 2010 in Cannes mit seiner „700 Skydeck“, geadelt durch die Auszeichnung „World Yacht Trophies For Best Design And Most Innovative“. Soweit hat es der Testproband „350 HTC“ zwar noch nicht gebracht, dennoch ist er kein farbloses Mauerblümchen. Claus D. Breitenfeld hat einmal genauer hingesehen.

WasserSport
An Bord



Für all jene, die eventuell nicht so intensiv mit den Hintergründen und Feinheiten der „Backstage“-Hierarchie in Sachen Marinemoto-

ren vertraut sind, sei gleich zu Beginn dieses Kapitels Aufklärung in Sachen Antriebspower geleistet und weshalb wir es hier noch mit VW-Marine-Motoren zu tun haben. Die Recherche zu diesem Fahrbericht überlappt mit dem Zeitpunkt, als im August 2010 Volkswagen Marine und Cummins MerCruiser Diesel (CMD), ihre Partnerschaft auf dem Gebiet der Entwicklung und Belieferung von Marinemotoren unterzeichneten. Seitdem tritt Volkswagen Marine nicht mehr offiziell als Marinemotoren-Lieferant in Erscheinung, baut jedoch nach wie vor in Salzgitter Basismotoren für CMD.

Darüber hinaus haben wir es hier mit speziell für den Bodensee modifizierten Maschinen zu tun, die aufgrund der dort geltenden Bodenseeschiffahrtsordnung

elektronisch umgerüstet sein müssen, jedoch baugleich mit den Ex-Marine-VW's „TDI 265-6“ sind. Diese Notwendigkeit wiederum resultiert aus der Besonderheit, dass die Bodenseegesetze es zwar zulassen, Singlemotorisierungen dieses Kalibers zu installieren, bei Twinanlagen dagegen einen Riegel vorschieben. Einleuchtend? Wohl kaum. Sei's drum, VW unter dem alten Label ist eh' Geschichte und bei CMD rangieren diese Motoren inzwischen unter der Bezeichnung „TDI 3.0L V6“.

Noch ein Wort zur Werft selbst, die inzwischen auf fast 30 Jahre Bootsbaufahrung zurückblicken kann. Das 1982 als Familienbetrieb gegründete Unternehmen im polnischen Straszyn, wurde bei ersten Messeauftritten mehr oder weniger belä-

leon 350 HTC

Zweimal 230 PS-Dieselpower beschleunigen satte 8,2 Tonnen Testgewicht auf knapp 68 km/h.
Fotos: Breitenfeld



Umbauvarianten im Salon.

chelt. Man räumte der Pleasure-Bootsbauerei bei unseren östlichen Nachbarn kaum Zukunftschancen ein. Dies hat sich im Laufe der Jahre ganz gehörig gewandelt. Topmodernes Design im Zusammenspiel mit exzellenter Qualität, spiegelt sich in jedem der 19 Modelle wider, in der Range von 26 bis 78 Fuß. Mehr als 500 Mitarbeiter produzieren auf einem Areal von rund 26.000 Quadratmetern derzeit Schiffe, die weltweit hervorragende Reputation genießen.

Fahreigenschaften

Neigte der Chronist zur Bequemlichkeit, er könnte sich's einfach machen und dieses Kapitel mit einem Satz abfertigen: Schauen Sie sich die Fahrfotos an, dann wis-

sen Sie, wie das Schiff läuft. Nein, ein bisschen mehr darf's schon sein. Den Konstanzer Trichter passiert, die Motoren auf Betriebstemperatur gebracht, legen wir die elektronischen, äußerst leichtgängigen Schalthebel auf den Tisch. Vorgegebene Nenndrehzahl 4.200 U/min. Problemlos und exakt pendeln sich die VW's bei diesem Soll ein, ca. 20 Sekunden sollte sich der Ruderträger gedulden, dann gleitet die Galeon mit knapp 68 km/h (36,6 kn) über das „Schwäbische Meer“.

Die Gaszufuhr gefühlvoll reduziert, um den Punkt der Gleitgrenze auszuloten, pendelt sich das GPS bei ziemlich genau 28,4 km/h (15,3 kn) ein, Drehzahlbereich 2.800 U/min. Eine Fahrstufe, die lediglich als Anhaltspunkt dienen soll, wann die 350

„über dem Berg“ ist. Erreicht wird diese Phase nach ca. zwölf Sekunden. Nicht der Rede wert, das kurzfristige Anheben des Vorschiffes während der Beschleunigung, die Sicht voraus ist stets ungehindert gegeben, zumal dann, wird mit den Trimmklappen gearbeitet.

Lediglich 300 U/min mehr auf die Uhr gepackt, 3.100 Zähler, die Flaps auf neutral gestellt, stabile, moderate Gleitfahrt mit 40,5 km/h (21,9 kn) liegt an, Marschfahrt vom Feinsten. Unter diesen Vorzeichen das Ruder hart gelegt, egal ob über Stb. oder Bb., dem Rumpf ist's recht, so oder so, erschluckt mit stoischer Gelassenheit jede Ruderbewegung, ohne achtern auch nur den Hauch von Wegschmierern oder Einhaken aufkommen zu lassen. Und das gilt ebenso unter Vollast und stetig enger gezogenen Kreisen, die die Antriebe ohne Kavitation quittierten. Kompliment in diesem Zusammenhang an die Werft, dass selbst bei Vmax an Bord mit 79 dB(A) noch Stimmband schonende Konversation möglich ist.

Sich in epischer Länge über Manöviereigenschaften bei Twinmotorisierungen auslassen zu wollen, darauf kann verzichtet werden, denn was soll ein Rumpf schon anderes tun, als sich auf dem Teller zu drehen, ziehen die Propeller jeweils in Gegenrichtung?! Über weiches oder weniger komfortables Fahrverhalten in rauem Wasser Aussagen zu treffen, muss relativiert werden, da sich der See Ententeich gleich von seiner besten Seite zeigte. Dennoch, vertrauend auf die Zertifizierungsklasse „B“, außerhalb von Küstengewässern, kann getrost davon



Perfekt bestückter, ergonomischer Steuerstand.

ausgegangen werden, dass sich die Galeon 350 auch dort von ihrer besten Seite zeigt.

Ausstattung & Verarbeitung

Wem in der nächst höheren Liga mit „World-Awards“ der Hof gemacht wird, der wäre töricht, würde er darunter die Zügel schleifen lassen, denn in der Regel arbeiten sich Eigner von unten nach oben. Daher ist es umso wichtiger, seine Klientel beizeiten in Zufriedenheit auf ein Produkt einzuschwören. Auch das hat Galeon längst erkannt und überrascht zudem immer wieder mit neuen, pfiffigen Details, Topqualität als Selbstverständlichkeit vorausgesetzt.

Die Vorschiffskabine und Schlafplatz im Unterflurbereich für Gäste.



Bei der 350 ist es unter anderem der variable Heckbereich, dessen Rückbank vor der riesigen Badeplattform elektrisch nach achtern verschoben werden kann und die darüber hinaus mit wenigen Handgriffen zur üppigen Sonnenliege mutiert. Dieses Prinzip setzt sich unterm Hardtop mit riesigem Schiebedach im Salon fort, denn werden die jeweiligen Stirnseiten-Sitzbänke des U-Sofas um ihre Winkelachse gekippt, verwandeln sie sich zur Beifahrerbank bzw. zum Achteraus-Freisitz. Ausgefüllt mit Postern auf dem abgesenkten Tisch, entsteht zudem ein weiterer bequemer Schlafplatz im Salon gegenüber der Pantry.

Einsitzig der Steuerstand, bestückt mit einem Armaturen-Sammelsurium, das kaum Wünsche offen lässt, ergonomisch ausgerichtet in jeder Beziehung. Dem Rudergänger werden Instrumente, Schaltung, Bedienelemente mundgerecht serviert. Und wenn schon Komfort, dann aber auch richtig. So müssen sich Eigner auch nicht mit schweren Motordeckeln bei täglichen

Check abmühen, auf Knopfdruck hebt die Elektrohydraulik die komplette Achtersektion an.

Zweistufig der Niedergang in den V-förmigen Eignerbereich des Vorschiffes mit jeder Menge Staumöglichkeiten, worauf in allen anderen Bereichen des Schiffes ebenso viel Wert gelegt wurde. Großzügig dimensioniert das französische Bett, willkommen die Trennung von Dusche und WC und schlussendlich der separate Gästebereich in Form einer Unterflurkabine.

Wieder an Deck, führt der Weg über bequem nutzbare Gangbords aufs Vorschiff, die gleichzeitig die Ver- und Entsorgungsstutzen der Tanks aufnehmen, abgesichert durch die relativ hohe Seereling. Sonnenfreaks werden die Möglichkeit begrüßen, sich dort auf vollflächiger Liege räkeln zu können, bestens dimensioniert der Ankerkasten mit integrierter Elektrowinch und skandinavischem Vorbild nachempfunden, die nach vorne offene Reling, die das Aussteigen über Bug erheblich erleichtert.



Variationen der Heck-Sitzbank: Nach achtern zu verschieben und als Liegewiese umbaubar.



Sideboard-Pantry an Stb. im Salon.

ebenso nach achtern elektrisch auffahrbaren Markise, der Sternenhimmel in der Eigenerkabine, indirekte Beleuchtung, ordentliche Beschläge, Zwangsbelüftungen, Parallelscheibenwischer, Handläufe dort, wo sie hingehören etc., all das macht diese Galeon zu einem Schiff, mit dem auch längeren Törns und kleiner Familie nichts entgegensteht.



Stauraum in seitlichen, achterlichen Backskisten.

Details, wie die verdeckte Badeplattform, Landanschluss, Heckdusche, Schiebefenster, das elektrisch zu öffnende Schiebedach im Zusammenspiel mit der

Zusammenfassung

Prinzipiell wird der Begriff „Vollschiff“ eigentlich nur bei dicken Rahsegeln verwandt. Im Laufe der Zeit hat es sich jedoch mehr oder weniger eingebürgert, Motor-yachten, die einigermaßen komplett ausgestattet sind, auch mit diesem Prädikat zu belegen. Und da braucht diese Galeon 350 wahrlich nicht hinten an zu stehen. Ein Schiff mit absolut ausgewogenen Fahreigenschaften, komfortabel im Handling zum vernünftigen Preis-Leistungsverhältnis.

Claus D. Breitenfeld



Saubere Installation der 230 PS-Dieselbo-liden.



Teleskop-Badeleiter in die Badeplattform integriert.

Technische Daten

Herstellerland: Polen

Werft: Galeon

Gefahren bei: BootsCenter Konstanz GmbH & Co. KG, Reichenauerstraße 45, D-78467 Konstanz, Tel.: 07531-89330, www.bootcenter.com

Rumpfform/Aufkimmung: V
 Motorisierung Test kW (PS): 2 x 169 (2 x 230)
 Motorisierung bis kW (PS): 2 x 239 (2 x 325)
 Motorenart: Diesel und Benzin
 Antriebsart: Z-Duoprop
 Kraftstofftank (l): 650
 Frischwassertank (l): 330
 Fäkalientank (l): 115
 Grauwassertank (l): 120
 Zuladung/Nutzlast (kg): 1.800
 Personen, zul. max.: 8
 Schlafplätze: 4 - 6
 Kabinen: 2 + 1
 Preis Testboot ca. €: 329.730,-
 Preis ab ca. €: 221.370,-

Testmotorisierung:

Hersteller/Typ: Volkswagen Marine / Marine-Diesel TDI 230-6
 Bauart/Zylinder: V6
 Leistung Kurbelwelle kW (PS): 195 (265)
 Leistung Bodenseezulassung kW(PS): 169 (230)
 Drehmoment (Nm): 561 bei 2.500 U/min
 Hubraum (cm³): 2.967
 Bohrung/Hub (mm): 83,0 x 91,4
 Ventile: 4 pro Zylinder
 Arbeitsweise: 4-Takt
 Max.-Drehzahlbereich (U/min): 4.200
 Verdichtungsverhältnis: 17:1
 Kraftstoffart: Diesel
 Kraftstoffsystem: Common-Rail-Direktein-

spritzer, Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung
 Kühlkreise: 2
 Generator (A): 180
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 325 trocken ohne Getriebe
 Steuerung: Fernschaltung
 Antriebe: Z (Stern-Drive)
 Propeller: 24" Duoprop

Motorendetails: Dieser V-6 Basismotor mit drei Liter Hubraum „war“ im Marinebereich einer der modernsten in der gesamten Volkswagengruppe. „Heute“ wird der Motor vertrieben unter „CMD“ (Cummins-MerCruiser-Diesel), 165 – 195 kW (225 – 265 PS), Bodensee-Spezialumbau auf 169 kW, 230 PS. Thermostat gesteuertes Zweikreiskühlsystem mit Wärmetauscher. Servolenkung Standard bei Z-Antrieben. Warmwasserbereitungsanschluss, Bordcomputer, elektrische Ölabsaugpumpe.

Standardausstattung: Unter anderem Innenausbau in Mahagoni, hydraulisches Ruder, Trimmklappen mit Anzeige, Warmwasserboiler, Kühlschranks, Multifunktions-Sofa im Salon, Backskisten in Pflicht mit Polyester, Batterielader, Tridata ST60,

Mögliche Extras: Auszug aus Optionsliste – Docking Station, Joystick Aquamatic, diver-

ser Holzinnenausbau, elektrische Bug- und Heck-Ankerwisch, Bugschraube, Heizung und Klimaanlage, LED-Leuchten, Leder im Salon, verlängerte Badeplattform mit Teak, elektrische Sonnen-Jalousie achtern, Design-Rumpf, Hardtop-Verlängerung, Kartenplotter, Rückfahr- und Motorraumkamera.

Messwerte:

Geschwindigkeit / Lautstärke

U/min	km/h	(kn)	dB(A) ¹⁵
650 ¹	7,6	(4,1)	56
1.000	10,1	(5,5)	66
1.500	14,3	(7,2)	67
2.000	17,9	(9,7)	69
2.500	23,2	(12,5)	71
2.800 ²	28,4	(15,3)	72
3.100 ³	40,5	(21,9)	73
3.500	52,1	(28,1)	76
4.000	63,3	(34,2)	78
4.200 ⁴	67,8	(36,6)	79

Testparameter: (1 = niedrigste Drehzahl; 2 = Gleitgrenze; 3 = ökonomische Marschfahrt; 4 = Vollast; 5 = gemessen am Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeräusche; nach ca. 12 sec. aus ruhender Position in Gleitfahrt; bis Vollast ca. 20 sec.; Wind- und Wasser: 1 – 2; Drehkreise in Bootslängen: auf dem Teller mit gegenläufigen Maschinen, bei vollem Einschlag und gleichlaufenden Maschinen ca.1,5.

Boot: CE-Zertifizierungs-Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)
 Länge ü. A. (m): 11,20 (inkl. Badeplattform)
 Rumpflänge (m): 10,08
 Länge WL ca. (m): 9,20
 Breite ü. A. (m): 3,46
 Tiefgang ca. (m): 0,76
 Freibord ca. (m): 1,35
 Höhe ü. WL ca. (m): 3,53
 Kabinenhöhe (m): 1,95
 Gewicht leer ca. (kg): 7.700
 Testgewicht ca. (kg): 8.250
 Baumaterial: GfK