

# FLY, GALEON, FLY

Seit mehr als drei Jahrzehnten hebt Polens bedeutendste Freizeitbootwerft ihre Motoryachten aus der Form. Anders als die hölzernen, mit Kanonen bewehrten Galeonen des 16. Jahrhunderts strotzen die GFK-Yachten der Marke Galeon nur so vor Komfort und Luxus. Wir nahmen die 380 Fly auf der Weser unter die Lupe.

TEXT UWE G. MEILING FOTOS WERFT, UWE G. MEILING

🌡️ 21°C 🌬️ 1 BFT 🌊 0 🌞 SONNIG

**K**aum ein Werfteigner stuft das Modellprogramm so fein ab wie Wieczyslaw Kobylko. Der Kapitän zur See führt als Eigentümer und Werftgründer von Galeon rund 500 Mitarbeiter, die aktuell eine Flotte von 17 Modellen zwischen 29 und 78 Fuß Länge auf Kiel legen. Allein zwischen 30 und 40 Fuß gibt es neun verschiedene Modelle – in den Versionen Open, Hardtop und Fly. Zwei weitere Projekte entstehen derzeit auf den Rechnern der Entwickler: Die ab Juli lieferbare 430 Skydeck und 445 HTS sollen die Range zwischen 40 und 50 Fuß ergänzen. Diese Aufzählung berücksichtigt nur die „Großen“. Unter der Marke Galia kommen noch einmal 23 Modelle zwischen 4,20 m und 7,99 m dazu.

Doch wenden wir uns der 11,99 m langen Flybridge-Yacht aus der Feder von Tony Castro zu, der als Galeons Hausdesigner für den Großteil der Flotte verantwortlich zeichnet. Im diesem Längensegment ist der Markt heiß umkämpft – nahezu alle europäischen Großserienhersteller mischen hier kräftig mit. Was ist also das Besondere an diesem Boot, worin unterscheidet es sich von den Mitbewerbern? Einiges fällt gleich ins Auge, anderes erschließt sich auf den zweiten Blick. Die 3,74 m breite und 10,7 Tonnen verdrängende 380 Fly ist eine Galeon-Yacht der dritten Generation. Im Gegensatz zu früheren Designs hat man barocke Stilelemente über Bord geworfen – das gilt insbesondere für den Innenausbau. Unter



## TECHNISCHE DATEN WIE GEFAHREN

Länge über alles: 11,99 m	Maximale Passagierzahl: 10 Personen
Breite: 3,74 m	CE-Kategorie: B (Küstenferne Gewässer)
Tiefgang: 0,81 m	<b>Preis:</b> ab 307.900 Euro
Gewicht: 10.770 kg	
Motorisierung: 2 x Volvo Penta D4-260 EVC DPH mit je 260 PS (je 191 kW)	

**Standardausstattung (Auswahl)** 2 Kabinen, Mahagoni-Innenausbau, Schmutzwassersystem mit elektrischem Marine-WC, elektrische Salonhebefenster, Trimmklappen, Warmwassersystem, elektrische Bugankerwinde, hydraulische Steuerung, zweiflammiger Ceranherd, Mikrowellenherd, 130-l-Pantry-Kühlschrank, Duschen in den Nasszellen und auf Badeplattform, Teak auf Badeplattform, Cockpit und Treppenstufen zur Fly, verschiebbare Hecksitzbank, 2.500-l-Kraftstofftanks, 500-l-Wasser-, 270-l-Grauwasser- und 140-l-Schwarzwassertank

**Extras (Auswahl)** Komfort-Pakete, Relax Paket, Navigations-Paket, 3 Kabinen, Heizung, Klimaanlage, Generator, 3-kW-Inverter, Bugstrahlruder, Innenausbau in Mahagoni, Walnuss, Wenge oder Eiche, Heckstrahlruder mit Joystick, Echtlederpolster, Fly mit Teak und Kühlschrank, Kartenplotter und UKW-Funk von Raymarine, klappbarer Geräteträger, folierter/lackierter Rumpf

### Motorisierungsalternativen

- 2 x Volvo Penta D4-225 EVC DPH mit je 225 PS (je 165 kW),
- 2 x Dargoo EVC DPH mit je 200 PS (je 147 kW),
- 2 x 36-370 EVC Welle/DPH mit je 270 PS (je 197 kW),
- 2 x DMC Q60 5.9-380s Welle mit je 280 PS (je 206 kW)

zum fairen Preis. Alle wichtigen, statisch wirksamen Strukturen sind stärker dimensioniert als bei der Konkurrenz, was sich in rauer See im wahrsten Sinne des Wortes auch erfahren lässt. Das ergibt gut zwei Tonnen an Mehrgewicht, die

Deck geht es jetzt puristischer, heller und klarer zu. Allerdings passen sich die Polen damit auch äußerlich dem internationalen Stil an, der geprägt wird von großen Fensterflächen in Aufbau und Rumpf, einer teils kantigen und somit verletzungsgefährlicheren Einrichtung sowie einer Riesenauswahl an Modellvarianten. Die Wünsche nach Individualisierung der eigenen Yacht scheinen schier unbegrenzt zu sein. Der wesentliche Unterschied unseres Testschiffs gegenüber vergleichbaren Modellen besteht darin, dass es die serienmäßig

als Zwei-Kabinen-Version konzipierte Fly auch mit mehr Raum zu kaufen gibt: Galeon schafft es, sogar drei Kabinen in seinen

## »»» Was bei anderen Werften auf der Optionsliste steht, ist hier schon beim Basismodell dabei.

34-Fuß-Modellen unterzubringen – als einer von wenigen Luxusyacht-Anbietern in diesem Preis- und Längensegment.

**Ein weiteres Plus an Bord** ist die einteilige Windschutzscheibe: Nichts stört den Blick

in Fahrtrichtung. Das kommt der Sicherheit außerordentlich zugute, da es gerade in Küstennähe und bei schönem Wetter auf dem Wasser immer voller wird. Die Durchfahrthöhe von 3,70 m kann durch Einklappen des Geräteträgers weiter reduziert werden.

Was die polnische Konstruktion zudem vom Wettbewerb unterscheidet, ist eine (traditionell) große Auswahl an Motoren von Volvo Penta und Cummins MerCruiser Diesel – und natürlich die solide Bauqualität

von den durchweg als Doppelanlagen angebotenen Motoren angeschoben werden müssen.

**Neben der gebotenen Qualität** überzeugt der Preis. Das, was bei anderen Werften auf der Optionsliste steht, ist bei Galeon schon im Basismodell inkludiert. Und das ist eine ganz Menge, darunter ein elektrisches Marine-WC, die elektrische Ankerwinde mit Anker und Kette, elektrische Fensterheber auf beiden Seiten und die Warmwasserversorgung, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Natürlich gehört auch die verschiebbare Hecksitzbank dazu, mit der sich



Im Uhrzeigersinn: Die Galeon 380 Fly bietet viel Lebensraum auf Vorschiff, Plicht und im Salon, wo Marco Meier am Innensteuerstand steht. Zur Fly geht's über die Stiege. Der Motorenschapp ist gut gedämmt.

# TEST GALEON 380 FLY

das 1,51 m lange Cockpit um 42 cm nach achtern erweitern lässt. Die dann 77 cm breite Badeplattform lässt sich dabei immer noch gut nutzen.

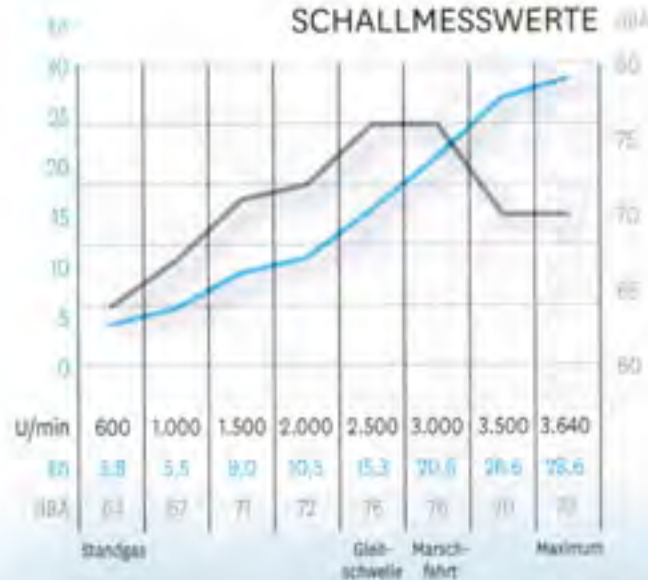
Um die Borddurchlässe zu minimieren, führt Galeon unter Deck Leitungen aufwändig zusammen. So wird das Oberflächenwasser sämtlicher Decks durch nur einen Auslass pro Seite abgeführt. Da wir schon mal unter Deck sind: Der Ausbau ist makellos, die Kopffreiheit überall gegeben. Am geringsten ist sie mit 1,90 m im separierten WC-Raum. Niemand muss sich den Kopf stoßen.

**Enger wird es unterm Cockpit:** Durch die große Luke gelangt man in einen gut vier Kubikmeter großen Stauraum und von dort im Kriechgang an die Motoren und Nebenaggregate. Die Routinekontrollen lassen sich unproblematisch bewerkstelligen, die Installationen sind fachgerecht ausgeführt, die Ventile leicht



Unter Deck geht es puristisch, hell und klar zu. Die barocken Stilelemente früherer Designs gehören der Vergangenheit an.

## TEMPO- UND SCHALLMESSWERTE



zu erreichen, die Batteriebänke gekapselt. Die beiden, je 500 Liter fassenden Edelstahl-Dieseltanks sind optimal zentral montiert.

**Die Decks** sind sicher und komfortabel nutzbar, der Aufstieg zur Flybridge ist bequem möglich. Von einer Stiege zu sprechen, wäre glatt untertrieben, es ist fast schon eine Treppe. Die Gangborde sind mit 23 cm Breite gut zu begehen, der Aufstieg über zwei Stufen fällt ebenfalls komfortabel aus, die sichernde Reling ist maximal 65 cm hoch. Apropos Edel-

stahl und Beschläge: Traditionell werden die Klampen und Handläufe in der Werft hergestellt, und sie sind üppig dimensioniert.

Genug der Betrachtungen, wenden wir uns der konkreten „Erfahrung“ zu. Die beiden D4-260-Motoren von Volvo Penta schieben uns durch dünnes Eis aus der Marina an der Weser in Weyhe bei Bremen. Marco Meier, als Galeon-Experte und Motorenspezialist seit 15 Jahren bei HW Bootcenter beschäftigt, begleitet mich auf der Testfahrt. Penibel führt er mit mir die Messfahrten auf dem Weserstrom durch. Mit zu einem Drittel befüllten Dieseltanks laufen wir mit 3,8 Knoten bei 600 U/min zu Berg. Die 3,7 l großen Reihen-Vierzylinder sind mit EVC und E-Key ausgestattet und leiten ihre Kraft bei einer Nenndrehzahl von 3.500 U/min ins Wasser. Gegenüber der Basismotorisierung (D4-225) schlägt das um 70 PS kräftigere schwedische Doppelherz mit einem Plus von 13.900 Euro zu Buche. Wer es noch athletischer mag, kann zwei D6-370 oder zwei CMD-QS85-9-380 einpflanzen lassen.

Vollkreise lassen sich auf der Weser gut in Marschfahrt absolvieren.





**Die guten Laufeigenschaften** des Rumpfs aus Glasfaserpolyesterlaminat sind jedoch unabhängig von der Motorisierung. Polen gilt in Europa mittlerweile als das Silicon Valley der Kunststoffverarbeitung: Der Rumpf der nach CE-Norm klassifizierten Galeon 380 Fly stellt das eindrucksvoll unter Beweis. Wir beschleunigen und versuchen die Gleitgrenze genau zu ermitteln. Bei 2.500 U/min gleiten wir und nehmen die Hebel zurück, bis wir exakt 14 Knoten bei 2.400 U/min laufen. Es ist fast das maximale Drehmoment der Maschinen, die in diesem Fahrzustand jeweils rund 25 l/h verbrauchen und eine Reichweite von 280 nautischen Meilen ermöglichen. Das ist gut.

Die aufwändigen Schalldämmmaßnahmen machen sich bezahlt, der Pegel zeigt lediglich 76 dBA. Auch das ist gut. Bei 3.000 U/min verbrennen wir insgesamt 66 l/h und laufen 20,6 Knoten schnell. Die Fahrt wird wirtschaftlicher, die Reichweite erhöht sich auf 312 nautische Meilen. 53 l Diesel pro Stunde je Maschine sind es bei 3.500 U/min. 26,6 Knoten liegen an und nur noch 70 dBA – allerdings wird jetzt ein Expressaufschlag fällig. Die Reichweite sinkt auf 250 Seemeilen. Die Höchstfahrt liegt bei 3.640 U/min an. Mit 28,6 Knoten pflügen wir über die Weser, und die Hecksee schwillt auf gut einen Meter an.

Wir drehen um und fahren gegen die von uns erzeugten Wellen. Beim Be-

»»» **Die Wellen** nimmt das Schiff mit sanftem Nicken. Vibrieren, Erschütterungen oder Schep- pern sind nicht zu vernehmen.

schleunigen hebt sich der Rumpf parallel zur Wasserlinie aus dem Wasser. Der Bug beeinträchtigt nicht die Sicht. Es ist fast wie im Aufzug. Unsere Wellen nimmt das Schiff mit sanftem Nicken. Kein Vibrieren, keine Erschütterungen und kein Schep- pern sind zu vernehmen. Man spürt die Steifigkeit der Konstruktion, kein Knacken ist zu hören. Keine Frage: Mit dieser Yacht kann man rausfahren, wenn andere lieber im Hafen bleiben.

**Das Handling** ist ebenso unproblematisch wie marktüblich. Die Bremswege sind mit rund drei Bootslängen kurz. Dank Bugstrahler und Doppelsteuerung lässt sich das Schiff zentimetergenau dirigieren, die Krängung in Kurvenfahrt ist mit 20° Neigung ungefährlich. Vollkreise lassen sich auf der Weser in Marschfahrt durchfahren und messen lediglich fünf bis sechs Bootslängen im Durchmesser. Das ist wendig für eine Yacht dieser Größe.



Der gut ausgestattete Außensteuerstand ist ergonomisch gestaltet.

**Mit allem möglichen Zubehör** lässt sich der Preis einer Galeon 380 Fly deutlich über die 400.000-Euro-Marke schrauben. Doch bereits in der gut ausgestatteten und mängelfreien Basisversion lässt sich für – relativ gesehen – bescheidenes Geld eine Flybridge-Yacht in grundsolider Qualität erwerben. <<<

Für die freundliche Unterstützung danken wir dem

**HW Bootscenter**

Mittelwending 39, 28844 Weyhe-Dreye  
Tel. (04203) 35 48, [hw-bootscenter.de](http://hw-bootscenter.de)

Weitere Händler

**Boote Pfister**

Wahlweg 6, 97525 Schwebheim/Schweinfurt  
Tel. (09723) 937 10, [bootepfister.de](http://bootepfister.de)

**Bootscenter Konstanz**

Reichenastraße 45, 78467 Konstanz  
Tel. (07531) 893 30, [boatcenter.com](http://boatcenter.com)

**HL Schiffstechnik**

Im Wassersportzentrum 9, 88079 Kressbronn,  
Tel. (07543) 55 88, [hl-schiffstechnik.de](http://hl-schiffstechnik.de)

**Segel-Auto-Boote**

Rudolstädter Straße 13, 07422 Bad Blankenburg,  
Tel. (036741) 720 40, [segel-auto-boote.de](http://segel-auto-boote.de)