

# Im Osten viel Neues

**GALEON 280** Ein polnisches Boot mit skandinavischem Antrieb und Konzept.

**BOOTE  
TEST  
1191**

„Made in Polen“ steht für Qualität. Dies gilt inzwischen für zahlreiche Bootshersteller wie Sea Ray oder Quicksilver, die im Osten erfolgreich produzieren.

Der Kunststoff-Bootsbau ist jedoch in Polen schon länger heimisch. Seit 1982 zählt dazu Galeon, eine Werft, die offene Boote, Daycruiser und Kajütboote mit Flybridge in Serie von 4,40 m bis 14 m Länge baut.

Wir fahren eine Galeon 280 Flybridge. Die Werft offeriert

das Boot ausschließlich mit einem oder zwei Dieselmotoren von Volvo Penta. Das 8,80 m lange Boot bietet unter Deck zwei separate Kabinen, WC-Duschraum, Salon mit Pantry und Fahrstand, auf der Flybridge einen zweiten Fahrstand und Sonnenliege.

Qualitätsmäßig erlaubte sich das Boot keinen mangelhaften Ausrutscher und überzeugte innen wie außen bei der Kunststoffverarbeitung, auch wenn ein paar Schnittkanten nicht versiegelt oder verrundet wurden. Lob gilt den gesamten Installationen. Die ordentliche

Verarbeitung hat ihren Grund: Galeon arbeitete lange Zeit für eine skandinavische Werft und behielt deren Qualitätsstandard bei.

## Fahren und Manövrieren

Unser Testboot mit einer Maschine schaffte Vollkreise in langsamer Voraus- und Rückwärtsfahrt mit etwa zwei Boots-



Fahren Hinter dem Spoiler am Fly-Fahrstand sitzt man über den gesamten Gleitbereich windgeschützt.



längen. Rückwärts eingekuppelt bedurfte es eines kleinen Gasstoßes zum Eindrehen, was insgesamt dennoch als wendig gilt. Das Bugstrahlruder, ein Extra, blieb unbenutzt.

In langsamer und schneller Verdrängerfahrt voraus oder rückwärts folgte das Boot im Großen und Ganzen dem einmal eingeschlagenen Kurs. Fahrt zurück erfolgte bis 2000/min einwandfrei.

Im Kanal galt es nicht schneller als 6 kn Fahrt bei 1500/min zu machen, um vom Boot erzeugte Wellen auf passabler Höhe zu halten. Eine Tankfüllung Diesel reicht bei dieser Geschwindigkeit für etwa 170 sm Aktionsradius, bevor es an die 15%-Reserve geht. Der Übergang zur Gleitfahrt lag bei etwa 3300/min ohne Trimmhilfe.

Gute und wirtschaftlichste Fahrt machte das Testboot bei 23 kn Geschwindigkeit oder 3500/min Umdrehungen des



**Kurvenfahrt** Hierbei legt sich das Boot so weit auf die Seite, dass Wasser bis zur Scheibe spritzt.



**Details** Achtern sorgt eine Hecktür für den bequemen Einstieg (oben). Auf dem Vordeck geben Antislipstrukturen und Reling Sicherheit (unten). Ebenfalls sicher und bequem: der Fly-Aufgang.

Motors. Legt man unsere Messungen bei Vergleichsbooten zu Grunde, reicht eine Tankfüllung bis knapp 180 sm Nonstop-Fahrt, bevor man sich nach einer Tankstelle umsehen muss, soll die Reserve erhalten bleiben. Selbst wenn man stets bei Vollgas mit 27 kn Höchstgeschwindigkeit fährt, würde eine Tankfüllung bis zur Reserve rechnerisch noch für einen Aktionsradius von 150 sm reichen. Das ist gut.

Bei Extremmanövern und Höchstgeschwindigkeit zeigte der Rumpf keine gefährlichen Schwächen. In immer enger werdenden Kurven bremste er sich erwartungsgemäß bis in Verdrängerfahrt selbst ab und nahm beim Herauslenken ohne Schwierigkeiten wieder Gleitfahrt auf. Bei Manövern mit ganz beigetrimmtem Antrieb neigte sich jedoch das Boot so stark in die Kurve, dass das Wasser an die Scheuerleiste

reichte und bis zu den Salonfrontscheiben spritzte. Mit optimal getrimmtem Antrieb fiel der Neigungswinkel kleiner aus: keine Dusche.

Sechs Umdrehungen der hydraulischen Steuerung verhinderten hektische Manöver mit dem Testboot, wodurch die Kapitel „180°-Wende“ und „Verreißen“ moderat und im Endeffekt wie die Spiralkurven ausfielen. Auf dem imaginären Slalomkurs kippte das Boot

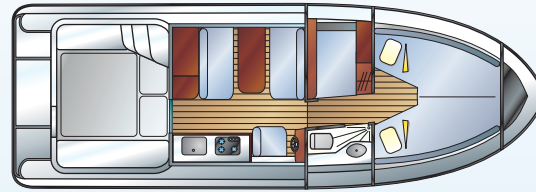
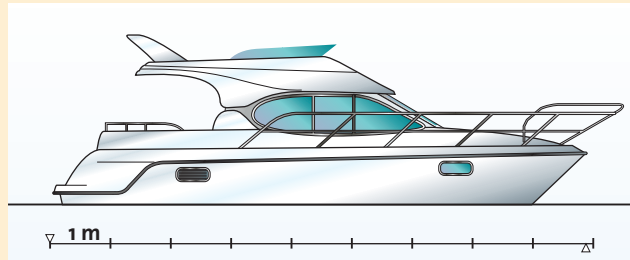
## DATEN UND MESSWERTE

### DAS BOOT

Werft	P.P.H.U. Galeon Polen
Typ	Galeon 280
CE-Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Rumpf und Deck	faserverstärkter Kunststoff
Länge über alles	8,87 m
Breite	3,00 m
Verdrängung Gewicht mit Motor	4600 kg
Tiefgang	0,85 m
Durchfahrtshöhe	2,75 m
Kraftstofftank	390 l
Wassertank	200 l
Fäkalientank	120 l
Kabinen/Kojen	2 / 4 + 2
Kojenabmessungen	
V-Koje Bug	2,23 m x 1,83 m
Schlupfkabine	1,85 m x 1,10 m
Dinette	1,87 m x 1,18 m
Stehhöhe/Sitzhöhe	1,56 m-1,85 m / 0,69 m-1,13 m
Cockpitgröße	1,83 m x 2,40 m
Sonnenliege	1,89 m x 1,10 m
Freibord	1,52 m
Seitenhöhe Cockpit innen	0,91 m
Wendekreise (Bootslängen)	
vorwärts Stb. 2, Bb. 2	
rückwärts Stb. 1 3/4, Bb. 1 3/4	
Umsteuern	
von links nach rechts	9 s
von rechts nach links	9 s
Testbeladung	
2 Personen, 1/2 Tank	
Testgewicht	4800 kg
Mögliche Motorisierung	
1 oder 2 Dieselmotoren mit Z-Antrieb	
Preis	ab 118 300 €
Händlernachweis, Testboot	
Nimo marin, Helmholtzstr. 19	
77652 Offenburg	

### DER MOTOR

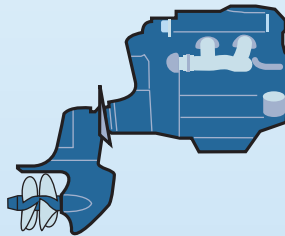
Hersteller	Volvo Penta
Typ	KAD 300
Leistung	200 kW (272 PS)
Volllastdrehzahl	3800/min
Zylinder	R 6
Hubraum	3600 ccm
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Lichtmaschine	14 V/60 A
Getriebeübersetzung	1,68:1
Testpropeller	C 3



### STANDARDAUSRÜSTUNG

Log und Lot an beiden Fahrständen, Bugrolle, 220-V-Landanschluss, Boiler 220 V und vom Motor beheizt, 12-V-Kühlschrank, Dusche im WC-Raum, BSH-attestierete Beleuchtung, hydraulische Trimmklappen, 2 Batterien, 12-V-Steckdose, hydraulische Steuerungsanlage, elektrische und manuelle Lenzpumpe, Pantry mit Kocher und Spüle, Druckwasseranlage, Marine-WC, Fäkalientank mit manueller Pumpe, 2 Scheibenwischer.

### TESTMOTORISIERUNG



Das Testboot war mit einem KAD-300-Volvo Penta-Diesel mit Duo-prop-Z-Antrieb und C3-Edelstahlpropellern bestückt.

### DIE MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch*		Reichweite**		Lautst.
	U/min	km/h	kn	l/km	l/sm	km	
650	5,3	3	0,66	1,22	515	278	61
1000	8,7	5	0,53	0,98	643	347	64
1500	11,8	6	1,08	2,00	315	170	69
2000	15,3	8	1,25	2,32	271	146	74
2500	18,1	10	1,51	2,80	225	121	76
3000	28,2	15	1,35	2,50	252	136	77
3500	43,3	23	1,03	1,91	330	178	78
4000	50,5	27	1,22	2,26	279	151	82

□ Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich

\* Verbrauch: 1 Motor \*\*Reichweite: 1 Tankfüllung (400 l) abzüglich 15 % Reserve  
Lautstärke: 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 28 °C, Lufttemperatur 28 °C, Wassertemperatur 18 °C, Wind 2 Beaufort, Seegang 2.

Weitere Tests finden Sie im Internet unter [www.boote-magazin.de](http://www.boote-magazin.de)

ebenfalls wieder stark, aber un-gefährlich über die Längsachse und fuhr seines Weges. An die ausgeprägten Neigungswinkel in Kurvenfahrten muss man sich insbesondere auf der Fly-bridge etwas gewöhnen.

Mit positivem Ergebnis endete der Rauwassertest, wo die Galeon 280 das von Schifffahrt und Sportbooten erzeugte Rauwasser auf dem Oberrhein

max. 27 kn

ökon. Geschwindigkeit

23 kn

118 300 €

mit 272-PS-Volvo-Penta

durchfuhr. Das lag einmal am scharfen Vorsteven, der durch die Wellen schnitt, aber auch an der moderaten Höchstgeschwindigkeit, wo Wasser noch nicht allzu hart ist.

## Moderater Geräuschpegel am Salonfahrstand

Der Fahrer fand gute Voraussetzung auf der Flybridge und akzeptable im Salonfahrstand vor, während das Testboot von Verdränger- in Gleitfahrt wechselte. Unten sitzt der Fahrer in einem passenden, in Längsrichtung verstellbaren Schalensitz und oben auf einer nach Backbord offenen und bequemen Sitzbank für zwei bis drei Personen.

Die eingeschränkte Beinfreiheit am Salonfahrstand bleibt ein Kritikpunkt; denn bei nach hinten geschobenem Sitz liegen die Waden an dem darunter



**Unter Deck** Die Stehhöhe überzeuge nur im Salon. Ordentliche Arbeit leisteten die Möbelbauer. Weniger sorgfältig fielen teilweise Decken- und Wandbespannung aus.

platzierten Kühlschrank an. Außerdem bemängeln wir einen fehlenden Haltegriff für Beifahrer.

An beiden Fahrständen ließen sich die Instrumente gut bis akzeptabel ablesen. Lediglich am Salonfahrstand hinderte der Steuerradkranz die Sicht auf den Drehzahlmesser. An-

sonsten gab es hinsichtlich aller übrigen Bedienelemente, wie Wippschalter mit Leuchtenkennung, Steuerrad und Schaltung, nichts auszusetzen. Gut werteten wir die Ausrüstung mit Scheibenwischer, Echolot und Analogkompass. Negativ werteten wir, dass der Kompass am Salonfahrstand beim Ein-

schalten der Wischer beeinflusst wurde und nach Backbord versetzt montiert wurde. Die große Kartenablage ist gut, die getönte Abdeckung nicht.

Pluspunkte sammelte die Motorraumdämmung. Im Salon hielt sich bei Volllast der Schalldruck unter 82 dB/A. Eine Überprüfung des Schall-

schluckmaterials auf Brennbarkeit verhinderte dessen saubere Verkleidung mit Aluminiumfolie.

#### **Motor, Tank, Elektrik**

Nach Öffnen der großen Bodenklappe im Cockpit besteht freier Zugang zum Motorraum. Wegen der Einzelmotorisie-



100-277 volt a.c. light  
for aluminium hulls



100-277 volt a.c. light  
for steel hulls



100-277 volt a.c. light  
for fibre-glass hulls



12/24 d.c. xenon light  
for fibre-glass hulls



12/24 d.c. halogen light  
for fibre-glass hulls

illuminate your world.

The Original Underwater Light

**underwater**  
**lights**™  
europe.  
sarl

7 Avenue Paul Arene, 06600 Antibes, France T. 33 (0) 4 97 21 02 96 F. 33 (0) 4 97 21 10 96  
E. sales@underwaterlightseurope.com www.underwaterlightseurope.com  
For US inquiries, please contact: sales@underwaterlightsusa.com www.underwaterlightsusa.com



**Rumpf und Motorraum** Der Vorsteven schneidet die Welle, was dem Boot Rauwasserqualität gibt (oben). Servicearbeiten am Diesel lassen sich gut durchführen.

zung mit einem KAD 300 von Volvo Penta herrscht große Bewegungsfreiheit. Saubere Montage lässt leichte Inspektion zu, was dem Service entgegenkommt und Kosten mindert. Gefallen haben uns die Metall-Schottwanddurchführungen, auf denen Kraftstoff- und Wasserschläuche auf jeder Seite aufgesteckt und befestigt sind.

Positiv: Den leicht zugänglichen Aludieseltank mit Reinigungsöffnung platzierte man abgeschottet vom Motorraum unter dem Salonboden. Anschlüsse und Kraftstoffhahn befinden sich gut erreichbar unter der Trittstufe im Salon. Der Betriebssicherheit dienlich, hält im Motorraum ein separater Kraftstofffilter mit Wasserabscheider Schmutz im Diesel zurück.

Vorbildlich die gesamte Elektrik: Die 220-V-Sicherungen mit FI-Schalter, Hauptsicherungen und -schalter für Motor, Service, Bugstrahlruder und Notüberbrückung befanden sich in einem Panel in der Kabine. Drei Batterien, zwei sind Standard, stehen in einem geschlossenen und von außen belüfteten Kasten im Motor-

UNSER TEST-URTEIL			
	↑	→	↓
Gleitfahrt/schnelle Fahrt			
Verdrängerfahrt/langs. Fahrt			
Manövrieren			
Lenken			
Schalten			
Verarbeitung Kunststoff			
Verarbeitung Ausstattung			
Installationen techn.			
Installationen elektr.			
Bewegungssicherheit			
Feuerlöscheinrichtungen			
Lenzeinrichtung			
Absperrhahn			
Batterie Hauptschalter			
Servicefreundlichkeit			
Schallsisolierung			
Motorraumbe- u. -entlüftung			
Reichweite			
Instrumentierung (Motor)			
Instrumentierung (Navigation)			
Positionslaternen			
Windschutzscheibe			
Scheibenwischer			
Sitze			
Polster			
Sonnenliege			
Stauräume			
Klampen			
Reling			
Handläufe			
Badeplattform/Leiter			
Ankern			

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft

vom WC-Duschraum leicht unter dem Armaturenbrett eingesehen und betätigt werden.

## Wohnen und Cockpit

Auf das Boot gelangt man entweder durch die Tür im Heckschanzkleid oder von den Seitendecks über Trittstufen, vor den längs angeordneten Sitzbänken im Cockpit. Wohnbereich und Cockpit trennt eine Glasfront mit breiter Schiebetür. Zum Salon ist eine zur Liege wandelbare Dinette angeordnet. Vis-à-vis die Pantry mit begrenzter Abstellfläche, 12-V-Kühlschrank, einem beliebig wählbaren Kocher gegen Auf-

raum. Alle Sicherungen lösen automatisch aus und können

preis und Spüle mit fließend Kalt- und Warmwasser. Dafür

## DIE WERFT SAGT

Galeon 280 ist so klein, dass man auf allen Revieren fahren kann, aber auch so groß, dass sie ein hohes Maß an Komfort und Luxus bietet. Sie ist schnell und wendig, kommt leicht ins Gleiten und hat einen großen Aktionsradius.



## WIR SAGEN

Was das Befahren aller Reviere betrifft, passt die Durchfahrtshöhe. Den Komfort betreffend, ist die 280 eine verlängerte 260 mit deren Kabinenmaßen, und das ist nicht luxuriös. Die Wendigkeit in schneller Fahrt ist mit starker, wenn auch ungefährlicher Krängung verbunden. Der Aktionsradius stimmt.

## DIE KONKURRENTEN

**1** Jeanneau Merry Fisher 925 (F): 8,70 m lang, 3,16 m breit, Verdrängung 4670 kg. Mit 272-PS-Motor: 99 221 €.



**2** Skilsö 33 Flybridge (N): 9,00 m lang, 3,20 m breit, Verdrängung 4110 kg. Mit 260-PS-Motor: 182 600 €.



**3** Bayliner 288/CB (USA): 9,34 m lang, 3,05 m breit, Verdrängung 3670 kg. Mit 225-PS-Motor: 125 500 €.



gibt es darüber und darunter genug Stauraum für Küchensensilien.

Im Bug können auf einer V-förmigen Koje mit Einlegebrett und -polster zwei Erwachsene schlafen. Eine weitere Schlafstätte für zwei ist unter der Dinette als Schlupfkabine angeordnet. Kritik gilt den nicht unterlüfteten Matratzen, Lob den zahlreichen Staumöglichkeiten.

Die Nasszelle mit Dusche und Pump-WC steckt unter dem Salonfahrstand. Die Räumlichkeit darin ist akzeptabel, die Stehhöhe beschränkt wie in der Bugkabine.

Ordentliche Arbeit leisteten Tischler und Möbelbauer, aber weniger gefiel der eine und andere Abschluss in der Decken- und Wandbespannung. Grob-

schlächting gearbeitet, fielen die Arretierungen für die zwei seitlichen Schiebefenster und die Salonschiebetür aus. Gefallen haben uns die eingeklebten Front- und Seitenscheiben im Salon.

### Sicherheit

Positiv zählen neben den sicheren Fahreigenschaften der passend hohe Freibord mit entsprechender Cockpit-Innenhöhe. Eine stabile Reling mit offenem Bugkorb und massivem Unterzug bietet guten Halt, ebenso die strategisch montierten Handläufe. Integrierte Antislipstrukturen auf begehbaren Flächen sollen Ausrutschen verhindern. Eine elektrische Bilgenpumpe mit Schwimmerschalter plus eine manuelle Lenzpumpe ist Serie, ebenso

die gut zugänglichen Hauptschalter, der Kraftstoffhahn und alle Bodenventile.

Kritik gilt der nach Backbord offenen Sonnenliege auf der Flybridge, wenn der Zugang offen steht, und der nicht verriegelbaren Steuerungsanlage.

Mit „gut“ bewerteten wir die Badeplattform und Teleskopbadeleiter mit zwei Haltegriffen. Dass die Leiter unter einem Klappdeckel liegt, ist für jemanden, der das vom Wasser aus betätigen muss, umständlich.

### Ausrüstung

Standard ist Trumpf. Nach diesem Motto bestückten die Werft und zusätzlich der Händler das Boot mit sinnvollem Zubehör. Dass allerdings beim serienmäßigen Landanschluss

## Umfangreiche Standardausrüstung

das Batterieladegerät extra kostet, erscheint abwegig, da der Kühlschrank nur mit 12 V läuft. Sechs passende Doppelt-Klappen erleichtern das Belegen. Gut sind BSH-attestierten Navigationslampen und der selbstleuchtende Ankerkasten, wo schon die Elektrokabel für die Elektrowinch vorhanden sind. Die Scheuerleiste ist mehr Zierde als Schutz.



TEXT: PETER LÄSSIG  
FOTOS: EGON TESKE



## Unsere Wassersportversicherungen wachsen mit Ihren Ansprüchen.

Holen Sie sich mit der Gothaer einen Partner ins Boot, der Ihnen als Wassersportler bei jedem Wellengang zur Seite steht. Mit individuellen Versicherungskonzepten, die umfangreichen Schutz bei allen wassersport-spezifischen Risiken garantieren – und das Know-how einer langjährigen Partnerschaft mit dem Deutschen Segler-Verband und dem Deutschen Motoryachtverband in sich vereinen. Sie erreichen uns telefonisch unter **0551-70 14 288** oder informieren Sie sich bei Ihrem regionalen Gothaer-Wassersport-Service-Center:

Flensburg: 0461-505 35 20 • Mecklenburg-Vorpommern: 038303-8 70 21 • Berlin/Brandenburg: 030 214082-0  
Bodensee: 0171-653 74 09. Oder besuchen Sie uns im Internet: [www.gothaer.de](http://www.gothaer.de).

Versicherungsschutz. Vermögensberatung. Vorsorgestrategien.

# Gothaer

Wir machen das.