

Seit nunmehr 30 Jahren ist der Name Galeon ein fester Begriff für Qualitätsboote. Die 340 Fly gibt es mit einem oder zwei Dieselmotoren mit Z-Antrieben von Volvo Penta oder Cummins-MerCruiser. Für Bodenseefahrten baut die Werft Cummins-VW-Dieselmotoren ein.

Was die gesamte Verarbeitung angeht, überzeugt das Boot außen mit hochglänzendem Gelcoat, das, wie am Testboot, auf Kundenwunsch an den Rumpfwänden lackiert werden kann. Alle Kunststoffschnittkanten sind verrundet und zum Teil auch versiegelt, innen schützt ein durchgehender Anstrich das Laminat. Die Holzarbeiten fallen sauber und exakt aus, Decken- und Wandbespannungen sind akkurat ausgeführt. Nicht minder gut zeigen sich die technischen und elektrischen Installationen.

Fahren und Manövrieren

Eine Doppelanlage plus Bugstrahlruder (Extra) bedeutet im Hafen exakte Manöver auf engem Raum. Ab- und Anlegen stellen keine Aufgaben. Um in langsamer Fahrt die Wellen niedrig zu halten, lassen wir beide Motoren nicht höher als 1000/min drehen und fahren knapp unterhalb der Rumpfgeschwindigkeit 6 kn schnell. Der Geradeauslauf bedarf dabei trotz synchron laufender Motoren hin und wieder einer Kurskorrektur. Ab 2000/min oder 11 kn beginnt das Testboot zu gleiten, um 2400/min senkt sich der Bug, heißt Gleitfahrt erreicht. Mit ganz beigetrimmten Z-Antrieben bleibt die Voraussicht beim Übergang stets erhalten, in der Fahr-Trimmposition +2 ist sie kurzfristig unterbrochen. Bei Vollgas drehen beide Motoren exakt, was



ON TOP

Galeon 340 Fly: sportliche Polin mit dynamischen Kurven.



TEST 1372

Schräglage Je nach Fahrstufe und Kurvenradius muss man mit mehr und weniger Krängung rechnen.

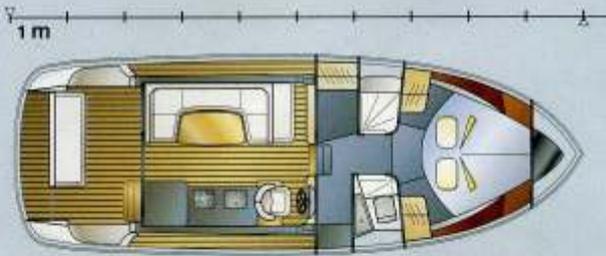
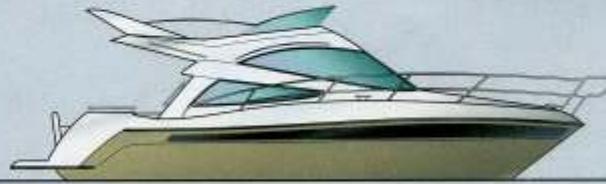
DATEN UND MESSWERTE

DAS BOOT

Werft	Galeon/Polen
Typ	340 Fly
CE-Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	11,32 m
Breite	3,46 m
Verdrängung leer	7500 kg
Tiefgang	0,73 / 1,14 m
Durchfahrthöhe	3,50 m
Kraftstofftank	650 l
Wassertank	320 l
Fäkalien-/Grauwassertank	110 l / 120 l
Kojen	4+2
Kojenabmessung	Bugkab. V-Koje 1,90 x 2,05 m; Stb.-Kab. 1,80 x 0,83 m; Bb.-Kab. 1,79 x 1,70 m
Steh-/Sitzhöhe	Bugkab. 1,78/0,82 m; Bb.-Kab. 1,93/0,65 m; Stb.-Kab. 1,85/0,75 m
Cockpitgröße	1,40/1,93 x 2,92 m
Sonnenliege	Fly 2,80 x 1,15/1,43 m; Vordeck 1,80 x 1,90 m
Freibord	Heckeingang 0,37 m
Cockpitseitenhöhe innen	Heckeingang 0,69 m
Wendekreise (Bootslängen)	vorwärts Stb. 1, Bb. 1 rückwärts Stb. 1, Bb. 1
Umsteuern in Rückwärtsfahrt	von links nach rechts direkt von rechts nach links direkt
Testbeladung	2 Personen, 1/3 Tank, Testgewicht 8500 kg
Mögliche Motorisierung	1 oder 2 Einbaudiesel mit Z-Antrieben 242-456 kW (330-620 PS)
Preis Standardboot	266 550 €
Vertrieb (Testboot)	Boote Pfister Wahlweg 6 97525 Schwebheim

DER MOTOR

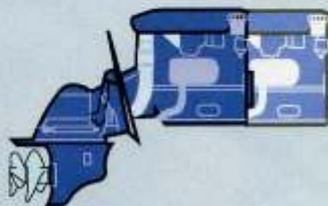
Hersteller	Volvo Penta
Typ	D4-260 EVC
Leistung	191 kW (260 PS)
Vollastdrehzahl	3500/min
Zylinder	R4
Hubraum	3,7 l
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Lichtmaschine	12 V/115 A
Getriebeübersetzung	1,85:1
Testpropeller	G6



STANDARDAUSRÜSTUNG

Selbstlenzender Ankerkasten mit Bugbeschlag, 8 Belegklampen, attestierte Navigationslampen, Edelstahl-Radarmast, selbstlenzendes Cockpit, kurze Badeplattform mit Klappbadeleiter, 230-V-Landanschluss mit Ladegerät, 2 Handlenzpumpen, 2 Scheibenwischer, Log, Lot und Analogkompass, multifunktionales Sofa im Salon, Seekartenablage, Pantry mit kombiniertem Elektro (230 V)-Spirituskocher und 85-l-Kühlschrank (12 V), separater Toiletten- und Duschräum, Druckwasseranlage mit warmem/kaltem Wasser und 40-l-Boiler, Trimmklappen mit Anzeigen, Grau- und Fäkalientank mit Pumpe, automatische Feuerlöschanlage im Motorraum.

TESTMOTORISIERUNG



Das Testboot war mit zwei Volvo-Penta-D4-260-Dieselmotoren mit Duoprop-Z-Antrieben ausgestattet.

DIE MESSERGEBNISSE

Drehz.	Geschw.		Verbrauch		Reichweite		Lautst.
	U/min	km/h	l/km	l/sm	km	sm	
700	9,2	5	0,30	0,56	1815	980	60
800	10,0	5	0,38	0,70	1454	785	61
1000	12,0	6	0,47	0,86	1184	639	63
1500	16,0	9	1,13	2,08	491	265	69
2000	20,5	11	1,66	3,07	333	180	76
2500	37,6	20	1,46	2,71	378	204	77
3000	52,0	28	1,28	2,38	431	233	77
3500	68,1	37	1,54	2,84	360	194	79

Wirtschaftlichster Geschwindigkeits- und Drehzahlbereich
Reichweite: 1 Tankfüllung (650 l) abzüglich 15 % Reserve. Die Lautstärke wurde 1 m entfernt vom Motor gemessen. Maximale Motorraumtemperatur 34 °C, Lufttemperatur 13 °C, Wassertemperatur 10 °C, Wind 1 Beaufort, Seegang 1.

max. 37 kn
ök. Geschwindigkeit
28 kn

266 550 Euro
mit 260-PS-Diesel

UNSER TEST-URTEIL

	↑	→	↓
Gleitfahrt			
Verdrängerfahrt			
Manövrieren			
Lenken			
Schalten			
Verarbeitung Kunstst.			
Verarbeitung Ausstatt.			
Installationen techn.			
Installationen elektr.			
Bewegungssicherheit			
Feuerlöschrichtung			
Lenzeinrichtung			
Absperrhahn			
Batterie Hauptschalter			
Servicefreundlichkeit			
Schallisolierung			
Motorraumbe- und -entlüftung			
Reichweite			
Instrumentierung (Motor)			
Instrumentierung (Navigation)			
Positionslaternen			
Windschutzscheibe			
Scheibenwischer			
Sitze			
Polster			
Sonnenliege			
Stauräume			
Klampen			
Reling			
Handläufe/Haltegriffe			
Badeplattform/Leiter			
Ankern			
Cabriovertdeck			

↑ gut → ausreichend ↓ mangelhaft

DIE WERFT SAGT



Die 340 bietet innen den meisten Platz. Sitz- und Liegemöglichkeiten plus Stauraum unter Deck gibt es genug. Salon, feine Pantry und wandelbare Dinette zeigen guten Wohnkomfort. Der Fahrstand gestattet beste Sicht. Gäste schlafen in zwei Zweibett- und einer Einbettkabine. Separate Dusche und Toilette garantieren Privatsphäre.

WIR SAGEN

Die Platzverhältnisse unter Deck sowie die Sitz- und Liegemöglichkeiten im Cockpit, auf Vordeck und Fly passen. Der Salon mit Pantry und Dinette gefällt. Solange man keine Kurven fährt, ist die Seitensicht am Salonfahrstand okay. Drei Kabinen sorgen für private Atmosphäre, Dusche/Toilette gefallen dank permanenter Deckenlüftung. Der Stauraum unter Deck ist üppig, der an Deck nicht.

DIE KONKURRENTEN

1 Sealine F34 (GB):
11,29 m lang, 3,35 m breit,
Verdrängung 6400 kg.
Mit 2 x 210-PS-Motor:
252 411 €.



2 Sessa Dorado 36 (I):
11,60 m lang, 3,50 m breit,
Verdrängung 7200 kg.
Mit 2 x 260-PS-Motor:
238 000 €.



3 Prestige 350 (F):
11,25 m lang, 3,72 m breit,
Verdrängung 6500 kg.
Mit 2 x 220-PS-Motor:
253 827 €.



raum von oben gut zugänglich. Bis auf achtern sind beide Motoren gut zugänglich. Den Kraftstofffluss steuern per Zündung geschaltete Magnetventile, die Reinigung des Diesels übernehmen separate Vorfilter ohne Wasseralarm. Der Strom für Motoren und Boot wird mittels Relais gesteuert. Die Schalter

dazu stecken, wie auch die Thermo-sicherungen, in der Schalttafel im Flur, zwischen Toilette und Steuerbord-Unterflurkabine.

Sicherheit

Bis auf die zum Teil starke Krängung bei Kurvenfahrten erhält der Rumpf gute Noten. Aufpassen muss man bei Rückwärts-

fahrt mit den Gashebeln, da ab 1100/min Wasser über die Badeplattform in das selbstlenzende Cockpit eindringen kann. Das Gleiche gilt auch beim Gaswegnehmen aus der Vorwärtsfahrt. Dieselfilter ohne Wasseralarm haben wenig Sinn, und im Cockpit unterschreiten die Heckeingangstür an Steuerbord

und die Reling auf der Flybridge unsere Forderung nach Mindesthöhe. Die erfüllt die Reling auf dem Hauptdeck. Auf dem Weg zum Vordeck bieten passend montierte Handläufe Halt. Mit „gut“ werten wir neben den elektrischen Lenzpumpen die beiden manuellen Pumpen und die automatische Feuerlöschanlage im Motorraum.

Wohnen und Cockpit

Galeon spricht von zwei plus einer Kabine. Eine befindet sich im Bug und bietet neben viel Stauraum und zwei Kleiderschränken eine V-Koje, auf der zwei Erwachsene gut Platz haben. Etwas eng geht es zwischen Kabineneingang und Koje zu. Licht und Luft gelangen durch die Deckenluke und zwei Bull-



Wohnen Auf dem Testboot wird mit Gas gekocht (l.). Dinette oder Notkoje – eine Frage der Tischhöhe. Platz bietet sich für zwei Personen (r.).



Fahrstand Es gibt wenig auszusetzen. Auch hier ist noch Platz für Elektronik (o.). Gegenüber ist eine Seekartenablage in dem Skylight der Backbordkabine integriert (u.).

augen samt Fenster. Die zweite Kabine steckt an Backbord unter Dinette und Salonboden, ist also quer angeordnet. Der Eingangsbereich hinter der Tür hat Stehhöhe. Gebückt geht es auf die Matratze, hier sollte man nicht größer als 1,79 m sein, was der Kojenlänge entspricht. Ein Bullauge über der Kojen und ein Fenster im Eingangsbereich sorgen für Licht und Luft.

Die dritte Kabine steckt der Länge nach unter dem Fahrstand. Hinein geht's nur gebückt, dafür ist aber die Matratze 1,80 m lang. Ein Bullauge in der Rumpfsseitenwand dient der Belüftung, Matratzenunterlüftungen fehlen rundum. Dusche und Toilette findet man in separaten Räumen hinter der Bugkabine. Die Räumlichkeiten sind ausreichend, gut sind neben den Bullaugen die Permanentlüfter in der Decke. Im Salon kann man die Dinette mithilfe eines Einlegepolsters zur Notliege wandeln. Gegenüber wird im Testboot mit Gas gekocht. Die Pantry-Anordnung mit Spüle, Stauschränken und Kühlschrank passt.

Das Boot betritt man von achtern über die verlängerte Badeplattform (Extra), in der an Backbord unter einer Klappe eine Teleskopklappleiter steckt. Rechts und links davon je ein Haltegriff. Auf dem Testboot ist eine Heckbank instal-

liert, die auseinandergeklappt zur Heckliege wird und insgesamt nach achtern geklappt werden kann, was das Cockpit so vergrößert, dass darin Platz für einen Tisch entsteht. Auf die Flybridge führt eine integrierte und bequem begehbare Treppe.

Ausrüstung

Galeon bietet die 340 Fly soweit fahrfertig an. Mittels einer umfangreichen Zubehörliste konfiguriert man sich „sein Boot“. Verdeck und Planen kosten extra, was wir abwerten. Die LED-Navigationslampen sind in Deutschland zugelassen, acht passende Belegklampen sorgen für sicheres Festmachen. Dass der Mast auf dem Geräteträger über der Flybridge klappbar ist, kommt der Durchfahrthöhe zugute. Ein selbstlenzender Ankerkasten nebst Bugbeschlag ist im Preis inbegriffen, die Winde nicht.

Peter Lässig

MEHR FOTOS

DEN WEBCODE AUF WWW.BOOTE-MAGAZIN.DE EINGEBEN, ODER DEN QR-CODE MIT DEM HANDY EINSCHANNEN.

WEB-CODE
#40661



MAKING WAVES



- NEU – Displays jetzt auch in 3 Größen erhältlich
- Integrierter hochempfindlicher 50-Kanal-GPS-Sensor
- Maximale Farben und Kontraste mit super-heller und energiesparender Hintergrundbeleuchtung
- Wi-Fi-Bildübertragung und Wegpunkt-Synchronisation mit i-Phone und i-Pad
- Anschluss für Raymarine HD und SHD Color Radarantennen, ClearPulse Sonar, Wärmebildkameras, AIS-Empfänger/Sender, Instrumente, Autopiloten und mehr.....
- Integriertes ClearPulse Sonar (nur bei ausgewählten Modellen*)

NEUE Raymarine e und c Serie – Navigation neuester Stand



* e7Dlc97/c127/e97/e127

NEU

INNOVATION • QUALITY • TRUST

Raymarine Deutschland GmbH • www.raymarine.de

Raymarine®

KADAR • NAVIGATIONSGERÄTE • SONAR • INSTRUMENTE • AUTOPILOTEN • WÄRMEBILDKAMERAS • KOMMUNIKATION
• SATELLITEN-TV • SOFTWARE • LIFETAQ • SYSTEME