

Polnischer *Luxus*

Galeon 380

Galeon P.P.H.U., Polens führender Bootshersteller und laut eigenen Angaben einziger Serienproduzent von Motoryachten, mischt seit geraumer Zeit in der maritimen Luxusliga mit. Neben diversen Trailerbooten, Daycruisern und Weekendern fertigt man gleich mehrere ansehnliche Flybridgemodelle. Das Flaggschiff des Hauses, einen 11,49 m langen und 3,73 m breiten GFK-Kreuzer mit der schlichten Typenbezeichnung "380", erprobten wir bei ungemütlicher Witterung auf der Weser...

Die 1982 gegründete Werft machte sich in der Vergangenheit weit über die Grenzen Polens hinaus einen Namen, als man unter anderem mit der französischen Jeanneau-Gruppe und Marine Power ("Quicksilver") kooperierte. Heute konzentriert sich der im Danziger Vorort Straszyn angesiedelte Bootsbaubetrieb primär auf eigene Projekte. Galeon-Boss Wiczyslaw Kobylko, ein studierter Nautiker mit Kapitänspatent, beschäftigt rund 200 Angestellte und läßt auf einem 3500 m² großen Werksgelände mit vier Hallen nicht weniger als 1000 Boote pro Saison auf Kiel legen. Der Löwenanteil, bis zu 90 Prozent des jährlichen Outputs, wird traditionell exportiert. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, daß Kobylko in zahlreichen europäischen Ländern offizielle Verkaufsstützpunkte benennen kann. Somit gelang es dem cleveren Geschäftsmann, hier und da auftretende konjunkturelle Engpässe buchstäblich zu umschiffen. In Deutschland wird Galeon unter anderem durch den Offenburger Händler Nimo Marin und das HW-Bootscenter aus Weyhe-Dreye bei Bremen, dem Lieferanten unseres Testschiffes, repräsentiert.

Konstruktion

Deck und Rumpf der 38-Fuß-Galeon entstehen, übrigens in überdurchschnittlicher Materialstärke, komplett im Handauflegeverfahren, wobei geflochtene Rovings die Stabilität der

GFK-Struktur erhöhen sollen. Ein einlaminiertes Spanten- und Stringergestüt sorgt für die erforderliche Festigkeit im Unterwasserbereich. Für die 380er und alle weiteren Galeon-Versionen gilt, daß man sich an den Qualitätsnormen namhafter westlicher Hersteller orientiert und beispielsweise

Gelcoats und Polyesterharze von amerikanischen oder skandinavischen Zulieferern bezieht. Der einheitliche Produktionsablauf richtet sich nach ISO 9002, die CE-Plakette ist selbstverständlich. Obendrein kann die Werft auf die Einhaltung der strengen Baumustervorgaben des polnischen Schiffsamtes verweisen.

Salon

Der geräumige, 190 cm hohe Salonbereich unseres Probanden ist mit einer ledernen, L-förmigen Dinettecouch (die per Knopfdruck, nämlich elektrohydraulisch, zur Bedarfskoje umfunktioniert werden kann), einem frei stehenden Tisch und verschiedenen Schrankelementen eingerichtet. Desweiteren gibt's einen vorinstallierten Anschluß fürs TV-Gerät, jede Menge Ablageflächen und das prima zugängliche "E-Fach", welches neben numerisch gekennzeichneten Bordsicherungen auch die beiden Batteriehaupschalter unter Verschuß hält. Die penibel eingebaute, hochwertige Mahagoni-Möblierung dokumentiert das handwerkliche Geschick der polnischen Bootsbauer und verrät den guten Geschmack der Designer. Sehr ergonomisch arrangiert wurde der Arbeits-



platz des Bootsführers. Dieser nimmt auf einem üppig gepolsterten, ebenfalls lederbezogenen Steuerstuhl platz und genießt dank der erhöhten Sitzposition einen vorzüglichen Überblick. Partiiell wird die Sicht jedoch durch den relativ breiten Mittelposten innerhalb der Frontscheibe eingeschränkt. Alle Instrumente sind sinnvoll plaziert und einwandfrei abzulesen, die servounterstützte Lenkung läßt sich, wie Volvos elektronische EDC-Schaltung, äußerst präzise und ohne jeglichen Kraftaufwand bedienen.

Pantryzeile

Backbords, einige Treppenstufen tiefer, befindet sich die Pantryzeile. Zur Zubereitung kulinarischer Köstlichkeiten kann der Smut auf einen zweiflamrigen Wallas-Ceranfeldkocher, den 80-l-Kühlschrank, eine Doppelspüle mit Warm- und Kaltwasserversorgung sowie mehrere Geschir- und Proviant-schubladen zurückgreifen. Optional ließe sich eine Microwelle ordern, das entsprechende Regal ist bereits vorhanden.

Kabinen

Auf der gleichen Ebene wie die Küchensektion liegen Eignerzimmer, Mittelkabine und das stille Örtchen. Den Rundgang beginnen wir in der vorderen Kabine. Sie ist dem Eigenerpaar vorbehalten und beherbergt neben dem 200 x 170 cm messenden Doppelbett zwei Kleiderschränke. Ausgeleuchtet wird das Zimmer mittels schiffiger Messingspots, zuständig für die Belüftung sind zwei Bullejes und das 70 x 70 cm große Skylight. Standesgemäß und diskret ist, daß eine direkte Verbindung zum WC-Raum besteht. Die Gästekabine schließt sich steuerbords an die Eigenerkabine an. Gelegentliche Bewohner nächtigen sehr bequem auf einer Doppelkoje. Die Garderobe der Bordgäste wird unter den Matratzen und in einer Kleiderkammer verwahrt. Letzte Station der Besichtigungstour: Der Toilettenbereich. Praktischerweise sind Handwaschbecken und Wäscheschränke

räumlich von WC und dem 190 cm hohen Duschseparree getrennt. Ein kleines Manko ist unseres Erachtens die unzureichende Beleuchtung der Sanitärabteilung, allerdings ließe sich mit der Montage einer geeigneten Deckenlampe sofort Licht ins Dunkel bringen.

Fly

Die weitläufige Frischluftetage der Galeon ist, vom teakholzverzierten Cockpit kommend, über ein in die GFK-Form integriertes Treppenhaus erreichbar und folgendermaßen aufgeteilt: Der 2. Steuerstand mit logischerweise perfekter Rundumsicht steht mittig, links und rechts vom Skippersitz befinden sich Einzelstühle. Steuerbords gibt's eine L-Bank für vier Personen, Achterlich davon, unterhalb des markanten Geräteträgers, wartet die Galeon mit einer Liegewiese auf, die für zwei Sonnenanbeter ausgelegt ist.

Fahren

Motorseitig beschränkt sich die Werft auf bewährte Volvo Penta-Dieselmotoren. Im Falle der nach CE-Kategorie B eingestuften 380er kommen ausschließlich Zwillingsanlagen in Verbindung mit Duoprop-Z-Drives zum



Auf der achterlichen Liegewiese der Fly können zwei Personen sonnenbaden. In diesem Fall heißt unser Modell Ralf Hartwig, dessen Firma HW-Bootscenter das Testschiff zur Verfügung stellte

4 | Test



GALEON 380

TECHNISCHE DATEN

Länge ü.A.:	11,49 m
Breite:	3,73 m
Tiefgang:	0,90 m
Höhe ü.Wasserlinie:	3,75 m
Gewicht:	Ab 8000 kg
Baumaterial:	GFK
CE-Kategorie:	B
Sitzplätze im Salon:	6-7
Kojenplätze:	4 (+1)
Kraftstofftank:	990 l
Wassertank:	500 l
Fäkalientank:	150 l
Motorisierung:	Innenborder (D) als Doppelanlage mit Duoprop-Z-Antrieben, Leistung bis 2 x 201 kW (2 x 273 PS)
Testmotorisierung:	2 x Volvo Penta KAD 44 EDC-DP, Leistung je 179 kW (à 243 PS), Turbodiesel mit LLK
Zylinderzahl:	6 in Reihe
Hubraum:	3590 cm ³
Nennrehzahl:	3900 min ⁻¹

PREIS

ab:	196 500 EUR mit Basismotorisierung 2 x VP AQAD 41 DP
mit Testmotorisierung:	Ab 213 900 EUR

AUSSTATTUNG STANDARD (auszugsweise)

BSH-Navigationsbeleuchtung, Landanschluß, Trimmklappen, Hydraul. Lenkung, Warmwasserversorgung über 220 V, Echo-plot/Sumlog, Innenausbau in Mahagoni, 2 Scheibenwischer, Badeplattform mit Leiter, Teakbelag im Cockpit, Heckdusche

LIEFERBARE EXTRAS (auszugsweise)

Bugstrahlruder 3 kW (3550 EUR), Radio/CD mit 4 LS (1440 EUR), Seekartenplotter mit GPS und Radar (7100 EUR), Heizung (3200 EUR), elektr. Ankerwinde mit F⁺bedienung (3320 EUR), Antifouling (1760 EUR), Cockpitcabrio (1400 EUR), Lederpolster im Salon (1500 EUR)

MESSUNG SCHALL + FAHRT

(Leerlauf) 600 min ⁻¹	52 dB(A)	0 Kn	Revier: Weser bei
1000 min ⁻¹	58 dB(A)	4,7 Kn	Bremen, Crew: 2
1500 min ⁻¹	65 dB(A)	7,6 Kn	Pers., Luft: 6 ° C,
2000 min ⁻¹	69 dB(A)	9,6 Kn	Wasser: 9 ° C,
2500 min ⁻¹	72 dB(A)	15,0 Kn	Wind: 3-4 Bft,
3000 min ⁻¹	74 dB(A)	22,7 Kn	Tanks (100 %):
3500 min ⁻¹	76 dB(A)	29,7 Kn	Diesel 990 l,
(Vollast) 3800 min ⁻¹	79 dB(A)	33,6 Kn	Wasser 500 l

WERFT & INFO/ VERTRIEB

Galeon P.P.H.U. Ul. Starogardzka 5 PL-83-010 Straszyn	HW-Bootscenter (Lieferant des Testbootes), Mittelwending 39, 28844 Weyhe-Dreye, ☎ 0 42 03-35 45, Fax 0 42 03-51 72, Nimo Marin I. Basler , Helmholtzstr. 19, 77652 Offenburg, ☎ 07 81-7 04 02, Fax 07 81-2 61 54
--	---

Einsatz. Das Leistungsspektrum der Maschinen reicht bis 2 x 201 kW, was 546 Pferdestärken entspricht. Unser mindestens neun Tonnen schweres, weil mit 990 l Brennstoff und 500 l Frischwasser betanktes Testschiff wird von zwei Reihensechszylindern des Typs KAD 44-EDC befeuert. Die schwedischen Kraftpakete mit jeweils 3590 cm³, drehzahlabhängiger Kompressorzuschaltung und elektronisch geregelter Direkteinspritzung werkeln, vorbildlich gekapselt, unterhalb der Plicht. Sie mobilisieren stramme 358 Kilowatt (486 PS) - genügend Power für souveränes Fahrfeeling.

Gemächliche 4,7 Knoten liegen bei 1000 min⁻¹ an, die Geräuschmessung im Salon ergibt flüsterleise 58 dB(A). Gepflegte Konversation bleibt auch weiterhin möglich, beispielsweise notieren wir ausgezeichnete 72 dB(A)

beim Erreichen der Gleitgrenze, sprich 15 Knoten und 2500 Umdrehungen. Besonders wirtschaftlich ist man um 3200 min⁻¹ herum unterwegs, flotte 25 Seemeilen in der Stunde und unaufdringliche 75 Dezibel (A) sind das meßbare Ergebnis. Volldampf voraus bedeutet bei synchron ausdrehenden Maschinen und optimaler Trimmung genau 3800 min⁻¹, das GPS zeigt beachtliche 33,6 Knoten an. Als maximalen Schallpegelwert können wir dezent 79 dB(A) festhalten, die teils aufs Konto der sorgfältigen Anti-Dröhn-Auskleidung des Maschinenraumes gehen dürften. Die Laufeigenschaften des Galeon-Topmodells erweisen sich als durchweg ausgewogen. Im Rauhwassercheck zieht sich das Boot achubar aus der Affäre. Es setzt selbst bei tückischen, von der Berufsschiffahrt verursachten Querwellen relativ sanft und gut kontrollierbar ein. Die ausgeprägte, aber letztendlich ungefährliche Krängung in schnellen Kurven ist bauartbedingt. Wer's angesichts der ziemlich heftigen Seitenneigung dennoch mit der Angst bekommt, sollte auf Extremmanöver mit engem Radius verzichten oder rechtzeitig die Fahrt verringern. Rückwärts zieht das wuchtige Heck willig in die gewünschte Richtung. Davon unabhängig sind die fürs



Tolle Lösung: Die Fly wird über ein in die GFK-Form integriertes Treppenhaus erreicht. Im Hintergrund erkennt man die nach innen öffnende Eingangstür, die Badeplattform und Cockpit verbindet



Praktisch: In die GFK-Form eingefügte Trittschritte erleichtern den seitlichen Einstieg ins Cockpit



Perfekte Übersicht bietet der Flybridge-Steuerstand. Der Skipper sitzt befindet sich mittig hinter der Windschutzscheibe

Fotos: Skipper/Martenfeld



Blick in den Salon: Im Vordergrund die Dinettesitzgruppe, weiter hinten die dreistufige Treppe zum Steuerstand



Übersichtlich und edel: Steuerstand im Salon. Gegen Aufpreis ist die 100 cm breite Sitzbank mit Leder bezogen. Die abgebildete Navigationselektronik ist teilweise aufpreispflichtig



Das übersichtliche "E-Fach" im Salon birgt einzeln gekennzeichnete Sicherungen und beide Hauptschalter



Die Küchenzeile präsentiert sich mit Doppelspüle, Ceranfeldkocher, 80-l-Kühlschrank und zahlreichen Schränken komplett eingerichtet, optional erhältlich ist die abgebildete Mikrowelle

Gästekabine mit viel Platz für zwei Erwachsene



WC-Abteilung: Waschbecken und Toilettenabteilung mit einem 190 cm hohen Duscheparee sind räumlich voneinander getrennt



Eigenerzimmer: Dominierend ist das große Doppelbett mit den Maßen 200 x 170 cm

Bugstrahlruder veranschlagten 3550 EUR eine lohnenswerte Investition. Speziell unter Seitenwind einfluß, dem durch die imposante Aufbautenhöhe (3,75 m über der Wasserlinie) besondere Bedeutung zukommt, gelingen Anlegeversuche mit "Einparkhilfe" erheblich besser.

Fazit

Alle Achtung - nach dem halbtägigen Probelauf können wir der Galeon bescheinigen, daß sie, was Verarbeitungsqualität und Leistung auf dem Wasser angeht, ohne weiteres mit der etablierten Mitbewerberschaft konkur-

rieren kann. Das subjektiv als etwas altbacken empfundene Layout - es erinnert mit seinen unästhetischen Zierstreifen bisweilen an den Stil der '80er Jahre - macht der Straszyners Imageträgers durch seine umfassende Standardausstattung wett, vor allem sicherheitstechnisch ist alles Notwendige an Bord. Erwähnenswert sind außerdem die enormen Bunkerkapazitäten und das niedrige Geräuschniveau im Fahrbetrieb.

Beim Blick auf die Preisliste wird die polnische Luxusyacht erst recht interessant. Mit den 2 x 147 kW starken Basisdieseln bestückt, kostet die Galeon 380 fair kalkulierte 196 500 EUR. Lieb-

äugelt man mit der empfehlenswerten Testmotorisierung, spendiert dem Boot komfortsteigernde Extras wie Bugstrahlruder, Heizung, Leder im Salon, Cockpitpolster und eine elektrische Ankerwinde, kommen inklusive Flyabdeckung und Antifoulinganstrich vergleichsweise günstige 230 000 EUR zusammen.

Abschließender Tip, der eigentlich nichts mit dem Test zu tun hat: Wenn Sie, liebe Leser, über einen Internetzugang verfügen, sollten Sie einmal die professionell gestaltete, deutschsprachige Galeon-website besuchen. Die Adresse lautet www.galeon.com.pl.

Peter Marienfeld