

Galeon 385 HTS



Modernes, zeitloses Fahrtenschiff für gehobene Ansprüche. Brandneuer als brandneu geht's eigentlich nicht – und das ist diese „Galeon 385 HTS“ in der Tat. Nur wenige Tage vor dem Testtritt über das „Schwäbische Meer“, den Bodensee, wurde das Schiff beim Boot-Center Konstanz ins Wasser gesetzt. Der Technik-Mannschaft von Geschäftsführer Max Gebhardt blieb kaum Zeit, „die Neue“ auszupacken, da stand auch schon Tester Claus D. Breitenfeld in den Startlöchern. Und er war sehr angetan von einem Schiff, das sich so ganz anders präsentiert, als viele andere in dieser Klasse.

Als Galeon Anfang der 80er Jahre des zurückliegenden Jahrhunderts mit dem Boots- und Yachtbau in Polen startete, belächelten seinerzeit viele so genannte „etablierte Werften“ in Europa die zugegebenermaßen bescheidenen Anfänge dieser polnischen Werft. In den nun annähernd zurückliegenden drei Jahrzehnten hat sich nicht nur die Einstellung des Wettbewerbs zu diesem Unternehmen grundlegend geändert, auch die Reputation der Werft selbst erfuhr einen ungeahnten Aufschwung, die der Familie Ko-

bylke bestimmt nicht so einfach in den Schoß gelegt wurde. Dazu bedurfte und bedarf es harter Arbeit. Aktuellstes Highlight, die Auszeichnung auf der Cannes Boat Show 2010 für das Modell „700 Skydeck“ mit dem Preis für das innovativste und beste Design für Yachten unter 24 m Länge.

Doch Galeon tummelt sich nicht nur im Yachtsegment der Upper-Class. Zwar hat Stardesigner Tony Castro für die Saison 2011 mit dem Flaggschiff „780 Crystal“ – die größte, jemals von Galeon gebaute Yacht – eine weitere Überraschung in petto, dennoch, die

„Bodenhaftung“ ist der Werft dadurch nicht verloren gegangen. Auch Eigner mit der etwas schmalen Brieftasche müssen nicht auf Produkte dieses Hauses verzichten. Für sie legt Galeon die Modellreihe „Galia“ auf Kiel, die bereits bei einer Länge von 4,40 m beginnt.

Um einen Eindruck von der Dimension der Werft zu bekommen und deren Stellenwert im europäischen Ranking entsprechend zu würdigen, soll an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass sich allein der Produktions-Hallenkomplex auf ca. 18.000 Quadratmetern verteilt und dort mehr als 800 (!)



Schnittiger, sportlicher Auftritt der Galeon 385 HTS mit beachtlichen 62 km/h (33,5 kn) bei einem Testgewicht von immerhin rund 12 Tonnen. Fotos: Breitenfeld

spezialisierte Mitarbeiter zugange sind. Wer einmal hinter die Kulissen der Werft und deren hochmodernen Fertigung werfen

möchte, dem sei ein Blick auf die Website des Unternehmens – www.galeon.pl – empfohlen.

Fahreigenschaften

Der Bodensee hat seine eigenen Gesetze – und daran gibt es nichts zu rütteln. Zwar sprechen wir im „Technische-Daten-Kasten“ von einer Doppelmotorisierung mit zweimal 195 kW (2 x 265 PS), doch wer einen Blick auf die beiden installierten Volkswagen Marine-Diesel wirft und die Hintergründe nicht kennt, kommt schnell ins Schleudern. Denn dort wird der Betrachter dick und fett mit einer völlig anderen Typisierung konfrontiert, nämlich „TDI 230-6“.

Eine Verwechslung? Mitnichten! Auf dem Schwäbischen Meer gilt es besonders strenge Abgasnormen zu beachten. Werden diese zum Beispiel von einer Singlemotorisierung eingehalten, so kann nicht einfach davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber bei einer Doppelmotorisierung baugleicher Antriebsaggregate ebenfalls seinen Segen zum Betrieb gibt. Einleuchtend?

Sicherlich nicht, aber die Bodenseeschiffahrtsordnung schreibt es halt so vor. Ergo bedient sich Volkswagen Marine des Umweges über ein entsprechendes, elektronisches Steuergerät, das die Leistung des V6 von 265 auf 230 PS reduziert, um die geforderten Abgasgrenzwerte einhalten zu können, jedoch nicht auf den Vorteil des höheren Drehmomentes verzichten zu müssen, als es dies der Fall wäre, würde man auf einen 5-Zylinder Reihenmotor zurückgreifen. Schließlich gilt es rund 12.000 kg Testgewicht bei Laune zu halten. Und dabei schlug sich die 385 prächtig.

Lediglich acht bis zehn Sekunden mit abgesenkten Trimmklappen notieren wir, um die Verdrängerphase zu überwinden. Dabei streckt das Vorschiff nur kurzfristig die Nase etwas in die Höhe, ohne die Sicht voraus wirklich zu behindern. Gefühlvoll mit der elektronischen Schaltung spielend, tasten wir uns an die Gleitgrenze heran. 3.100 U/min signalisieren die Drehzahlmesser bei einer Geschwindigkeit von 32,7 km/h (17,7 kn). Der Phonwert von 75 dB(A) am Steuerstand mixt sich aus Wind-, Wasser- und Motorengeräusch zusammen und erlaubt normale Konversation, ohne die Stimmbänder zu stressen. Der Beweis für beste Geräuschdämmung wird im Leerlauf mit lediglich 51dB(A) deutlich.

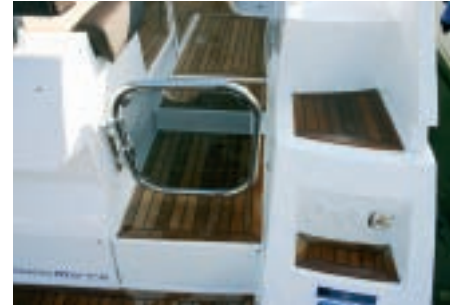
Logisch, dass man sich mit so einem Schiff nicht unbedingt permanent an der Gleitgrenze herumquälen will. Eine Schippe draufgelegt, 3.800 U/min, die Trimmklappen auf neutral positioniert, das fühlt sich schon deutlich besser an. 52,1 km/h (28,1 kn), die Galeon 385 gleitet souverän im ökonomischen Bereich dahin. Und wer schließlich den vollen Fahrspaß auskosten möchte, die Hebel komplett auf den Tisch legt, dem sei es gegönnt, mit 63,2 km/h (34,1 kn) dahinzurutschen. Drehzahl 4.300 U/min, 100 Einheiten über dem von VW-Marine angegebenen Wert und 300 U/min mehr, als die Abgastypenprüfung des Landratsamtes Konstanz do-



Achterliche Bootsgarage für Dingis bis ca. 2,40 m Länge.



Von der Basis her sind es V6-VW-Marine-Diesel mit 195 kW (265 PS). Wegen der Bodenseezulassung allerdings per Steuergerät auf 169 kW (230 PS) gedrosselt. Mehr ist auf dem Schwäbischen Meer bei Doppelmotorisierung nicht drin.



tiös im Detail beschreiben zu wollen, dafür reichte der Platz nicht aus. Soviel sei allerdings betont: Obwohl wir es hier mit einem brandneuen Schiff zu tun haben, es wirkt nicht nur ausgereift, es ist es. Schließlich wird man von Fachleuten nicht preisgekrönt – und das schon gar nicht in Cannes.

kumentiert. Doch darüber waren sich alle Testbeteiligten einig, die Propellerabstimmung muss noch korrigiert werden.

Dem allgemeinen Fahrverhalten bricht dies jedoch keinen Zacken aus der Krone. Obwohl wir es hier nicht gerade mit einem Federgewicht zu tun haben, benimmt sich die Galeon leichtfüßig und sportlich in ihrem Element. Dank des hydraulischen Ruders werden spontane Kurswechsel zum Kinderspiel, der Rumpf reagiert präzise auf jede Kurskorrektur. Hart gefahrene Kurven bei voll eingeschlagenen Antrieben vollzieht das Unterwasserschiff ohne Murren, kein achterliches Einhängen oder Wegschmieren, keine Kavitation an den Propellern. Die CE-Zertifizierung „B“ erlaubt den Einsatz „außerhalb von Küstengewässern“. Dem kann der Bodensee nicht unbedingt das Wasser reichen, dennoch lassen erste Fahreindrücke darauf schließen, dass diese Galeon fraglos auch damit klar kommt, auch wenn sie sich im vorliegenden Fall nur mit Ausläufern der Heckwellen von Fährschiffen auseinanderzusetzen hatte.

Hier über Manöviereigenschaften zu philosophieren, kann vernachlässigt werden, denn was soll das Schiff anderes tun, als sich auf dem Teller zu drehen, lässt man die Maschinen gegenläufig drehen?! Und wenn's dann `mal ganz eng werden sollte, steht auch noch die Bugschraube als Hilfsmittel zur Verfügung. Resümee: Alles bestens, alles gut.

➔ Ausstattung & Verarbeitung

Bilder sagen mehr als viele Worte, eine unwidersprochene Tatsache, derer wir uns hier bedienen wollen. Es wäre müßig jede Schraube, jedes Ausstattungsmerkmal minu-

Bereits beim Betreten von achtern auf die übergroße Badeplattform wird der erfrischend, neue Stil deutlich, der sich in der Cockpit-Wohnlandschaft niederschlägt. Vorbei die Zeiten des „Gelsenkirchener Barock“, modernes Design wohin man auch blickt. Aus der backbordseitigen, großen U-Sitzgruppe wird durch Absenken des Tisches eine zusätzliche Sonnenliege, evtl. sogar Schlafplatz. Die Liege davor in Fahrrichtung, ein willkommener Platz zum Relaxen in unmittelbarer Nähe des Steuerstandes gegenüber, dem sich nach achtern eine Wetbar mit elektrischem Grill, Spüle und Kühlschrank anschließt.

Rudergänger und Co. nehmen Platz auf einer ergonomisch konzipierten Fahrstandbank und haben dabei das komplette Armaturenprogramm stets bestens im Blickfeld. Die vortreffliche Ergonomie überträgt sich zwangsläufig auf das gesamte Handling im Zusammenspiel mit Ruder und Schaltung. Zudem wurde hier nicht nach dem Motto „Lügen haben kurze Beine“ konzipiert, sondern auch an jene Eigner fern von Gardemaßen gedacht und ihnen eine ausklappbare Fußstütze spendiert.

Die Bestückung des Dashboards fällt üppig aus. Jederzeit unter Kontrolle die Motordrehzahl, Kühlwassertemperatur, Batterieladung, Kraftstoff- und Wassertank, Rudelage, Trimm etc. und insgesamt 18 Kippschalter zum Aktivieren diverser Bordfunktionen. Wem die Frischluftzufuhr bei elektrisch zu öffnendem Hardtop-Schiebedach – verlängerbar nach achtern – nicht ausreicht, dem steht es frei, sich der zusätzlichen, seitlichen Schiebefenster zu bedienen.

Der Weg aufs Vorschiff führt über breite, gut begehbare Gangbords, gesichert durch

die zweireihige Reling. Sollte von Sonnenhungrigen das Cockpit bereits ausgelastet sein, das Vorschiff bietet weiteren Platz zum Räkeln. Begrüßenswert die offene Reling auf der Bugspitze zum leichteren Ausstieg und der große Ankerkasten samt verdeckter, elektrischer Winsch. Die riesige Bootsgarage achtern für Tender bis zu 2,40 m Länge, Außendusche, Landanschluss, ordentliche Beschläge und die verlängerte Badeplattform, runden den positiven, äußeren Eindruck ab.

Werfen wir einen Blick unter Deck. Hell, freundlich und modern das Design in heller Eiche. Wer andere Hölzer bevorzugt, bitte, auch das ist realisierbar. Überzeugend die geraden, unverschnörkelten Linien, die besonders im Pantrybereich zum Tragen kommen. Hier schlägt das Herz der Bordfrau sicherlich höher, angesichts der zweckmäßigen Ausstattung mit Drehschrank, Mikrowelle, Kocher, Kühlschrank, ausreichend Arbeitsfläche und Stauraum, der überall im Schiff genutzt wird, wo immer nur möglich.

Die achterliche Gästekabine mit eigener Nasszelle und Minisofa erstreckt sich unter dem Cockpitboden und bietet dennoch so-

viel Platz, dass sich zwei Personen dort bequem ausbreiten können. Apropos „ausbreiten“ – das trifft auch auf das Bett zu. Beim ersten Hinsehen eine ganz normale Doppelliege, die sich jedoch mit einem Handgriff zu Einzelkojen auseinander schieben lässt. Und schließlich das Vorschiff, des Eigners Reich. Breites Doppelbett, taghell von oben durch längliche Lichtluken, mit Jalousien verschließbar gegen neugierige Blicke. Sideboards und Schränke bieten auch hier jede Menge Stauraum. Das separate Badezimmer mit elektrischer Toilette rundet diesen Schiffsbereich ab.

Zusammenfassung

Mit der Galeon 385 HTS haben die Werftchefs Wiczystaw und Jacek Kobylke zum wiederholten Male bewiesen, was heutzutage ein modernes und dennoch zeitlos schönes Schiff ausmacht, was es bieten muss. Beste Fahreigenschaften gepaart mit solider Qualität und exklusivem Design, ohne dabei überzogen zu wirken. Das ist es, was der Kunde zum fairen Preis verlangt.

Claus D. Breitenfeld



Technische Daten

Herstellerland: Polen
Werft: Galeon, Straszyn
Importeur und zum Test zur Verfügung gestellt: BootCenter Konstanz GmbH & Co. KG, Reichenaustraße 45, D-78467 Konstanz, Tel.: 07531-89330, www.bootcenter.com

HW Bootscener, Mittelwendung 39
 D-28844 Weyhe-Dreye

Boot: CE-Zertifizierung, Kategorie „B“ (außerhalb von Küstengewässern)

Basislänge ü. A. (m): 12,26
 Mit verlängerter Plattform (m): 13,46
 Rumpflänge (m): 11,99
 Breite ü. A. (m): 3,90
 Tiefgang ca. (m): 0,79 / 1,05
 Höhe über WL (m): 4,28
 Testgewicht ca. (kg): 12.000
 Baumaterial: GfK
 Rumpfform und Konstruktion: V-Gleiter
 Test-Motorisierung kW (PS): 2 x 195 (2 x 265)
 Max. Motorisierung kW (PS): 2 x 230 (2 x 313)
 Antriebsart: Z-Duoprop, Bravo III
 Kraftstofftank ca. (l): 950
 Wassertank ca. (l): 450
 Fäkalientank ca. (l): 140
 Grauwassertank ca. (l): 260
 Zuladung/Nutzlast (kg): 2.390
 Max. Personen: 10
 Schlafplätze: 4 + 2

Sitzplätze: 10+
 Kabinen: 2 + Salon
 Preis ab ca. €: 260.000,-
 Preis Testboot ca. €: 360.000

Testmotorisierung:
 Hersteller/Typ: Volkswagen Marine / Marine-Diesel TDI 265-6
 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-Direkteinspritzer, Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung
 Kühlkreise: 2
 Generator (A): 180
 Elektrische Anlage (V): 12
 Gewicht (kg): 325 trocken ohne Getriebe
 Steuerung: Fernschaltung
 Propeller: versuchsweise 26“ Duoprop, jedoch noch nicht die endgültige Abstimmung

Motorendetails: Dieser V-6 Basismotor mit drei Liter Hubraum ist einer der modern-

sten in der gesamten Volkswagengruppe und wird eingebaut in Fahrzeuge wie Audi A6, A8, Q7, Touareg und Phaeton. Ölwechsel 1 x jährlich oder alle 200 Betriebsstunden, je nach dem, was zuerst eintritt. Thermostatgesteuertes Zweikreis Kühlsystem mit Wärmetauscher. Servolenkung Standard bei Z-Antrieben. Warmwasserbereitungsanschluss, Verkabelung und Instrumentierung, Bordcomputer, elektrische Ölabsaugpumpe.

Messwerte: Geschwindigkeit / Geräusch

U/min	km/h	(kn)	Steuerstand	dB(A) *
600 ¹	4,1	(2,2)	51	
1.000	7,3	(3,9)	68	
1.500	12,8	(6,9)	70	
2.000	15,9	(8,6)	71	
2.500	19,3	(10,4)	73	
3.100 ²	32,7	(17,7)	75	
3.500	44,7	(24,1)	77	
3.800 ³	52,1	(28,1)	79	
4.000	56,8	(30,7)	80	
4.300 ⁴	63,2	(34,1)	82	

(alles offen)

Testparameter: (* am offenen Steuerstand inkl. Wind- und Wassergeäusche; (1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt (2 = Gleitgrenze; (3 = ökonomische Marschfahrt; (4 = Vollast; Kraftstofftank-Füllstand: 70%;

Wind- und Wasserverhältnisse: 1 – 2; Beschleunigung aus dem Stand ins Gleiten: 8 – 10 Sekunden; Manövrieren / Drehkreise in Bootslängen bei niedrigster Drehzahl auf dem Teller mit gegenläufigen Maschinen.

Standardausrüstung: Unter anderem elektrisches Schiebedach, Heckgarage für 2,40 m Tender mit elektrischer Öffnung, Innenausbau Eiche, Alcantara Verkleidung, 230 V-Landanschluss, Trimmklappen mit Positionsanzeige, Warmwasser, elektrische Ankerwinsch mit Kette und Anker, GfK-Geräteträger-Bügel, Hydraulisches Ruder, zweiflammiger Kocher mit Ceranfeld, Mikrowelle, Kühlschrank 130l, elektrische Toiletten und Duschen, Außendusche Badeplattform, Teak auf Badeplattform, GfK-Cockpittisch, Raymarine-Kartenplotter ST 60, Batterielader, Radio/CD mit 4 Lautsprechern.

Möglich Extras: Unter anderem abweichender Holzinnenausbau z. B. in Mahagoni oder Walnuss; Joystick Aquamatic, Anker und Kette in Edelstahl, Bodensee-Brauchwassertank, Bugschraube, Generator, Heizung, Klimaanlage, Kocher Diesel und elektrisch, hydraulische Badeplattform oder einfache Verlängerung mit Teak, Icemaker, Rumpffdesign, Teakbelläge im gesamten Schiff, Unterwasserscheinwerfer, Bose Soundsystem, Sat-TV, Bodenseezulassung.