

GALEON 440 IPS

GEZOGEN, NICHT GESCHOBEN

Die polnische Werft Galeon reiht sich unter die Produzenten exklusiver Yachten. Mehr noch, mit dem neuen Flaggschiff, der Galeon 440 IPS, hat die GFK-Schmiede eine innovative Flybridge-Yacht auf den Markt gebracht, die im internationalen Wettbewerb zweifellos ganz oben anzusiedeln ist. Und sie ist die erste Yacht mit IPS in der Schweiz.

Zur Erinnerung: Volvo Penta hat unter der Bezeichnung IPS – Inboard Performance System – im Spätherbst letzten Jahres ein kom-

plett neues Antriebssystem auf den Markt gebracht, bei dem die Propeller das Boot nicht mehr schieben, sondern ziehen. Die Vorteile dieses

Systems liegen in den lenkbaren Antrieben und den daraus resultierenden optimierten Manövriereigenschaften, im verbesserten

Beschleunigungs-Verhalten sowie in einigen anderen Features. Alles Wissenswerte über das System kann in der diesjährigen Februar-Ausgabe von SwissboatYachting im Bericht «IPS – Volvo's verkehrte Welt» nachgelesen werden.

Das neue Antriebssystem wird von Galeon für die 440 vorerst nur optional angeboten. Wer den konventionellen Antrieb bevorzugt, wird mit einer starren Wellenanlage bedient und hat die Wahl zwischen unterschiedlichen Motorisierungen. Mit zwei D6-Dieselmotoren von Volvo liegt der Basispreis für die 13,42 Meter lange Yacht dann beispielsweise bei interessanten 480'000 Franken. Der Grundpreis für die Testyacht mit IPS liegt um 100'000 Franken höher. Wobei nur ein kleiner Teil der Mehrkosten der neuen Technik zuzuschreiben ist. Der Rest fließt in die Anschaffung und Installation von zwei speziellen Diesel-Katalysatoren zur Erfüllung der BSO II-Vorschriften.

TECHNIK

Angetrieben werden die beiden «verkehrt» montierten Duoprops

von zwei D6 370-Dieselmotoren aus dem Hause Volvo Penta. Die Hochleistungs-Aggregate wurden speziell für das IPS-System adaptiert und leisten jeweils 370 PS an der Kurbelwelle. Commonrail-Einspritzung, Vierventil-Technik und oben liegende Nockenwellen zählen ebenso zum Standard der modernen Dieselmotoren wie ein Turbolader mit Ladeluftkühlung, der die Leistungsentfaltung des Sechszylinders nachhaltig unterstützt. In die Praxis umgemünzt, sorgten die beiden Antriebe auf unserer Testfahrt für satte 37,7 Knoten Höchstgeschwindigkeit. In Anbetracht von 15 Tonnen Eigengewicht, die die Yacht auf die Waage bringt, ist dies eine hervorragende Leistungsausbeute der gesamt 740 Pferdestärken. Das Bindeglied zwischen Motor und der IPS-Antriebseinheit stellt eine massive, starre Welle dar, die in einem Tunnel gekapselt, durch den geteilten Motorraum führt. Diese räumliche Trennung von Motor und Antriebseinheit kann im Zusammenhang mit der neuen Technik



Die IPS-Antriebe verhelfen der Galeon 440 zu einem sportlichen und dynamischen Fahrverhalten mit erstaunlichen Beschleunigungswerten. Im Hafen zeichnet sich die Yacht durch sehr gute Manövriereigenschaften aus.

TEST: AUSGABE SEPTEMBER 2005
SWISSBOATYACHTING
Das Schweizer Yachtmagazin • Le magazine suisse du yachting
ABO-BESTELLUNG: 031 740 97 64



Mit einer hübschen Badenixe auf der nierenförmigen Liegefläche geniesst der Fahrer in doppelter Weise beste Sicht nach allen Seiten.

Die Sitzgarnitur auf der Fly mit L-Sitzbank und Tisch wird durch eine Wetbar ergänzt, die optional mit einem Icemaker ausgestattet werden kann.



ebenfalls als Novum aufgeführt werden. Über zwei getrennte Abdeckungen im Cockpit der Yacht gelangt man entweder in den herkömmlichen Maschinenraum, der mit Motor, Motortechnik, Stromaggregat und anderen Peripheriegeräten bestückt ist, oder in den separaten Antriebsraum. Dort befinden sich, von allen Seiten gut zugänglich, die IPS-Antriebseinheiten. Beide Maschinenräume sind am Boden mit Riffelblech ausgelegt und zeigen sich installations- und isolationstechnisch auf höchstem Niveau. Eine saubere Angelegenheit, die vor allem den Service-Leuten zugute kommt. Der Eigner selbst wird sich in diese Gefilde eher aus Neugierde denn aus Notwendigkeit verirren. Denn Kontrolle und Überwachung erfolgen über Displays im Salon und am Steuerstand.

Dass die Werft sehr genau weiss, wie mit GFK umzugehen ist und mit welcher Liebe zum Detail und mit welcher Güte sie ihre Yachten baut und gestaltet ist bekannt und kann gegebenenfalls in der September-Ausgabe 2004 im Testbericht über die Galeon 330 Fly «Volle Kraft voraus» nachgelesen werden. Kaum kommuniziert wurde hingegen bislang die Tatsache, dass die Werft einige ausgezeichnete Ingenieure beschäftigt, die mit selbst entwickelten Elektronik-Modulen neue Massstäbe in den Bereichen Überwachung und Energie-Management setzen. So setzt sich das 12-Volt-Panel aus modernen Sicherungsautomaten und Bildschirm-Darstellungen zusammen. In Touch-Screen Manier werden auf den Displays die gewünschten Funktionen aktiviert und deaktiviert oder Zustands-Informationen abgerufen. Ähnliches befindet sich auch am Steuerstand, wo beispielsweise die Füllstände von Treibstoff-, Wasser- und Schmutzwassertank über eine Balkengrafik mittels Display angezeigt werden. In Anbetracht der Ausgereiftheit des Systems und der darüber hinaus leichtverständlichen Menü-Führung, bleibt uns nur die anerkennende Verneigung vor den geistigen Vätern dieser Installation.

FAHREN MIT IPS

Einen ersten Eindruck über die Wirkung der lenkbaren Antriebe erhalten wir bereits im Hafen bei entsprechenden Manövrierübungen.

Mit ein wenig Übung und Feingefühl lässt sich die Yacht beinahe «Querverschieben» und kann daher sehr exakt und mit wenig Platz-Spielraum an Stege und Boxen herangeführt werden. Drehen auf dem Teller funktioniert wunderbar und die elektronische Einhebel-Schaltung von Volvo dosiert kleine Gasschübe dermassen dezent, dass alle Hafenanöver im stressfreien «Low-Speed» absolviert werden können. Auffallend ist die Geräuschlosigkeit, mit der sich die Galeon 440 durchs Wasser bewegt. Verantwortlich dafür ist das Auspuff-System, das sowohl die Abgase als auch die typischen Auspuff-Geräusche direkt durch die Antriebe ins Wasser leitet.

Auf dem See legen wir die «Hebel auf den Tisch» und geniessen eine für diese Yachtgrösse sagenhafte Beschleunigung. Die beiden Duo-props ziehen uns aus der Verdrängerphase ohne merkbare Aufkimmung in die Gleitphase, die bei zirka 2500 Umdrehungen und 12 Knoten Speed liegt. Ganz exakt lässt sich der Übergang zwischen beiden Gangarten nicht bestimmen, da Rumpf, Motor und Antriebe perfekt aufeinander abgestimmt sind und der «Buckel» als Messlatte kaum wahrnehmbar ist. Als besonders angenehm empfinden wir die Wendigkeit der Yacht in Gleitfahrt. Ebenfalls imposant ist der geringe Wendekreis und das dynamische Reagieren bei Lastwechseln. Eine Weltneuheit stellt das Trimm-System dar, das von Volvo entwickelt wurde und auf unserem Testschiff ebenfalls Schweizer-Premiere feiert. Bei den neuen Trimmhilfen handelt es sich nicht mehr um Klappen, sondern um ein ausfahrbares Lamellen-System, das am Heckspiegel der Yacht montiert wird. Wird eine Lamelle zur Trimmkorrektur ausgefahren, bildet sich vor der Abrisskante ein Wellenpolster, das zum entsprechenden Ausgleich führt. Der grosse Vorteil liegt darin, dass der Rumpf auch bei voll ausgefahrenen Lamellen im Gegensatz zu herkömmlichen Trimmklappen kaum an Geschwindigkeit verliert. Ein Versuch während unserer Testfahrt ergab einen Speedverlust von lediglich 0,4 Knoten unter Volllast. Zum Einsatz kommen die Trimm lamellen während unserer Testfahrt ausschliesslich in der Beschleunigungsphase

als «freundliche Unterstützung». Ansonsten dürfen sie aufgrund der Ausgewogenheit der Konstruktion in neutraler Stellung verharren. Bilanzierend können wir festhalten, dass uns vor allem die «Leichtfüssigkeit» beeindruckt hat, mit der sich die Galeon 440 bewegen lässt. Wer also auch in diesem Yachtsegment die pure Freude am Fahren geniessen will, wird an IPS nicht vorbei kommen. Darüber hinaus bewerten wir die Rumpfstabilität, die Schallisolierung der Motoren und die übersichtliche Sitzposition des Steuerhorns auf der Fly wie auch im Salon, als hervorragend. Fahrtechnik eine feine, wendige und dynamische Familienyacht mit ausreichend Speed-Potential.

LEBEN UND WOHNEN

Der Interieursplan der 13,42 Meter langen und 4,13 Meter breiten Fly-bridge-Yacht sieht im Bugbereich drei Schlafkabinen vor. Die Eigner-kabine mit freistehendem Doppelbett, Spiegelwand, kleinem Sitzbereich sowie entsprechenden Kästen, Schubladen und Stauräumen nimmt dabei den grössten Raum ein. Diesem Ruheraum angeschlossen ist eine eigene Nasszelle mit Duschkabine. Die beiden anderen Schlaf-räume sind den Kindern und Gästen vorbehalten. Ausgestattet mit Doppelbett beziehungsweise Etagenbetten, Hängeschrank und verschliessbaren Staufächern bieten sie ihren Bewohnern behagliches Ambiente und reichlich Komfort. Eine zweite baugleiche Nasszelle, vom Flur aus zu erreichen, dient den Bewohnern jener beiden Kabinen als Sanitärraum. Der Salon präsentiert sich auf zwei Ebenen. In erhöhter Position sind der Steuerstand mit der breiten Doppelsitzbank sowie die Pantry untergebracht. Letztere ist in U-Form gehalten und mit Herd, Backofen, Kühlschrank, Spüle und einer übergrossen Arbeitsfläche ausgestattet. Der tiefer liegende Bereich befindet sich auf einer Ebene mit dem Cockpit und stellt den eigentlichen Wohnbereich dar. Er ist mit U-Sitzbank, aufklappbarem Tisch, einer weiteren Zweier-Sitzgarnitur sowie entsprechenden Sideboards sehr elegant eingerichtet. Über eine breite Treppe gelangt man vom Cockpit aus auf die Fly-bridge, die mit gut durchdacht



Der Weg vom Innen- zum Aussensteuerstand führt über eine breite und sichere Treppe, die in der Nacht von blauen Spots erhellt wird. Beide Steuerstände sind umfänglich und mit elektronischen Einhebel-Schaltungen ausgerüstet.

Viel Bewegungsfreiheit bietet der Salon, der auf zwei Ebenen liegt. Die Verarbeitung der Einrichtung basiert auf exzellenter Bootsbaukunst und somit auf höchstem Qualitätsniveau.





Der Eignerkabine angeschlossen ist eine modern gestylte Nasszelle mit integrierter Dusche. Diese lässt sich mittels runder Plexiglas-Schiebetür von der ansonsten offenen Einheit abtrennen.

angeordneten Sitz- und Liegegelegenheiten aufwartet. Eine Wetbar mit Kühlschrank, die optional mit einer Eismaschine aufgerüstet werden kann sowie der zweite Steuerstand, komplettieren das Freiluft-Einrichtungslayout.

DESIGN UND QUALITÄT

Design, Qualität und Funktionalität stellen bei der Galeon 440 eine untrennbare Einheit dar. Ein Paradebeispiel hierfür ist die Gestaltung im Bereich der achteren Belegklampen. Unter einer mit Teakgrätings besetzten Abdeckung kommt eine unterteilte Klüsenanordnung aus Edelstahl, die massive Klampe selbst sowie ein Leinenkorb zum Vorschein. Besser kann man so einen Bereich nicht gestalten. Wasserabläufe in den breiten Gangborden, elektrisch steuerbare Fenster im Salon, die nierenförmige Liegefläche auf der Fly in Höhe des Steuerstands und viele andere Features mehr, zeugen von einer hochwertigen Planungsphase. Dazu gehört auch die Anordnung der Seitenverglasung des Deckaufbaus. Sie wirkt nicht nur dynamisch und formschön, sondern garantiert auch

von allen Bereichen des Salons freie Sicht nach aussen.

FAZIT

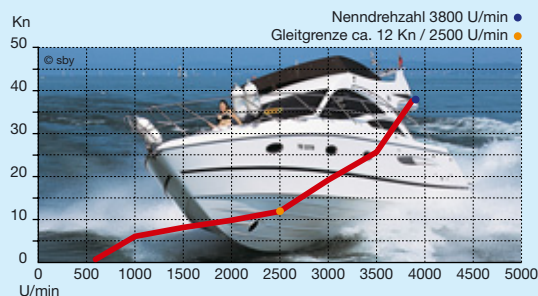
Die Liste der hervorragenden Bootsbaukunst liesse sich beliebig fortsetzen, konnte im Rahmen dieses Testberichts naturgemäss aber nur ansatzweise gestreift werden. Fakt ist, dass Galeon mit der 440 eine hochmoderne und perfekt durchdachte sowie verarbeitete Flybridgeyacht auf den Markt gebracht hat. Vervollständigt wird das Gesamt-Erscheinungsbild durch ein einladendes Preis-Leistungsverhältnis. Gekoppelt mit den IPS-Antrieben erhält der Eigner ein wahres Schmuckstück, das ihm über viele Jahre hinweg viel Freude bereiten wird.

Wer sich einen persönlichen Eindruck über die Galeon 440 IPS verschaffen möchte, hat anlässlich der Interboot Halle B2/Stand 200 Gelegenheit dazu.

Text und Fotos: Max Wagner

GALEON 440 IPS

Länge:	13,42 m
Breite:	4,13 m
Tiefgang mit IPS:	ca. 1,20 m
Höhe:	3,60 m
Gewicht:	15'000 kg
Treibstofftank:	2 x 700 l
Frischwasser:	400 l
Motoren:	Diesel als Doppelanlagen
Motor Testschiff:	2 x D6-370 Volvo
Leistung:	2 x 370 PS (272 kW)
Basispreis:	CHF 480'000,-
Basispreis Testschiff:	CHF 580'000,-
(mit IPS und Katalysatoren für BSO II)	



Importeur:
Brüggli Werft, 8590 Romanshorn
Tel. 071 463 54 44, www.sunwind.ch



Sehr gut zu sehen sind die Schläuche für die Abgase, die direkt durch die IPS-Antriebe ins Wasser geleitet werden. Hervorragend gelöst präsentiert sich die Klampen-Sektion für die hinteren Festmacher.

