

## Fischen, Baden, Motorbootfahren

Vor gut einem Jahr haben wir die Galeon 280 Fly getestet. Das knapp über 8,50 Meter lange Boot mit Flybridge bot gute Verarbeitung, solide Fahreigenschaften und ein angemessenes Preis-Leistungs-Verhältnis. Das Programm der polnischen Galeon-Werft ist zügig ausgebaut worden, ebenso das Vertriebsnetz, wobei die gleichen Typen unter verschiedenem Namen auf dem europäischen Markt auftauchen. Unter den derzeit 15 Modellen stand diesmal die Galia 777 auf dem Testprogramm. Wir waren gespannt, ob sie sich ebenso gut wie die große Schwester schlägt.



Die Galia 777 ist ein echter Wochenendkreuzer. Kompakte Abmessungen und eine Kabine würden sie auch als Trailerboot interessant machen. Allerdings bringt die Galia 777 laut Werftangaben mehr als 3200 Kilogramm auf die Waage und da kann man einfach nur schwer von Trailerbarkeit sprechen.

Die Brüggli-Werft hat der Galia 777 einen Volvo KAD 44 EDC mit Duoprop einverleibt. Das ist ein feiner Diesel, der immerhin 243 PS oder 179 kW bei 3900 U/min leistet. Und er kommt mit dem elektronischen Schalt-/Gashebel von Volvo daher, der mit Fingerspitzen angetippt kinderleicht reagiert.

Die BSO-Abgasstufe II lässt auch kaum eine andere Wahl. Alternativ könnte man im Dieselpbereich höchstens in die Regale des Konkurrenten Mercruiser oder Steyr zurückgreifen, der mit dem M 144 oder 236 feine Motörchen für die Galia 777 anbietet.

Denn wenn der KAD 44 EDC seine Kraft voll entfaltet, sollte man Vorsicht walten lassen. Mit 243 PS ist die Galia 777 nicht nur ausreichend, sondern übermotorisiert. Das zeigt sich bei Drehzahlen über 3300 Touren zum einen darin, dass der Rumpf so weit aus dem Wasser kommt, dass für die Geradeausfahrt bei glattem Wasser schon Konzentration notwendig wird – die Galia 777 beginnt eindeutig zu schwänzeln. Man ist dann allerdings in einem Bereich, den die BSO ohnehin nicht gestattet und sollte schon allein deswegen tunlichst den Gashebel ein gutes Stück zurücknehmen.

Kritisch wird es bei engen, schnell gefahrenen Kurven. Bei starker Schräglage ventiliert der Duoprop so stark, dass die Strömung ab- und das Boot gnadenlos verreit – und das kann schon ein paar blaue Flecken kosten, wenn sich ein Crewmitglied gerade nicht festhält. Auch das aber nur, wenn man jenseits der 3300 Touren liegt, darunter gibt es keine Probleme.

Hinzu kommt eine Tendenz zur Seitenneigung, die man mit den Trimmklappen ausgleichen muss. Sie sind also notwendig, leider aber aufpreispflichtig und stehen mit 2000 Franken in der Preisliste. Ursache für das seitliche Vertrimmen dürfte der etwas hochbordige, dabei aber nur 2,57 Meter breite Rumpf sein, dessen Schwerpunkt durch den GFK-Geräteträger noch weiter nach oben verschoben wird. Das Manövrierverhalten der Galia 777 im Hafen ist ansonsten tadellos, sie reagiert vorwärts wie rückwärts gut auf Lenkeinschläge und lässt sich bestens umsteuern – auch ein Verdienst des Duoprops.

Die mit Vorsicht zu genießenden Fahrleistungen der Galia 777 mit so einem starken Motor sind natürlich beeindruckend: Die Schleichfahrt bei 600 U/min liegt bei 3 Knoten, bei 1000 U/min erreicht die Galia ca. 5 Knoten, bei 2000 U/min sind es gut 9 Knoten und bei 2500 U/min rund 20 Knoten. Knapp darunter liegt die Grenze, bei der die Polin in Gleitfahrt übergeht. Der Volvo dreht sauber bis zu seiner Höchstdrehzahl von 3900 U/min aus, wobei die Galia 777 dann eine Höchstgeschwindigkeit von 36 Knoten erreicht.

Unter Deck bietet die Galia für ein Boot dieser Größenordnung erfreulich viel Wohnkomfort. Durch das Freibord schafft der Konstrukteur Höhe unter Deck, so dass Durchschnittseuropäer im Niedergangsbereich mit 1,78 Meter sogar aufrecht stehen können. Nach vorne nimmt die Kabinenhöhe durch die abfallende „Nase“ sehr stark ab. Auf dem im Bug eingerichteten V-Sofa hat man achtern noch eine Sitzhöhe von 0,94 Meter, was für einen Erwachsenen noch ausreichend ist. Vorne können aber nur noch Kinder sitzen. Ohnehin ist die Galia 777 mit zwei Personen und ein bis zwei Kindern maximal belegt, so dass es eng wird. Stauraum steht auch nicht so üppig zur Verfügung. Ideal ist die Galia 777 für den Wochenendörn zu zweit. Gut gelungen ist auch die geräumige Nasszelle, die mit 1,76 Meter auch Stehhöhe bietet.

Beim schönen Innenaus-

bau setzen die Polen auf schiffiges Aussehen, bauen reichlich mahagonifurniertes Sperrholz ein und das in einer Verarbeitung, die sich mit dem Standard der Segelbootgroßserienproduzenten aus Frankreich und Deutschland annähernd messen kann. Es sind nur ein paar Kleinigkeiten, die die polnische Werft ohne viel Aufwand noch verbessern könnte, wie beispielsweise robustere Möbelbeschläge. Bei den Bändern wurden billige Tiefziehteile aus vermessingtem Stahlblech verwendet, die sicherlich bald an den Lappen einreißen werden. An den Ausschnitten für die Klappen, Schubkästen und Türen wurden nur grob mit einer Maschine die Kanten abgeschliffen. Da blutet das Schreinerherz. Wenigstens nachbeizen hätte man die Kanten können. Würden die Öffnungen mit einer Oberfräse und einer Schablone hergestellt, wäre das in der gleichen Zeit erledigt, hätte aber ein optisch einwandfreies Ergebnis zur Folge.

Die Doppelliege in der Unterflurkabine misst 1,20 u 2,10 Meter und bietet neben der Liegefläche auch noch Ablagefächer.

Das Cockpit hat großzügige Abmessungen. An Backbord hat die Werft ein U-Sofa eingebaut, an Steuerbord eine Wetbar mit viel Stauraum. Was man etwas vemisst ist eine feste Sonnenliege, doch irgendwann wird das dann zur Quadratur des Kreises, wenn man auf 7,83 Meter Länge alles unterbringen will.

Auf jeden Fall kann man eine Sonnenliege auf dem Vorschiff anbringen. Zur Badeplattform führt eine kleine Tür, eine teleskopierbare Badeleiter ins Wasser, das ist alles gut gelöst.

Die Frontscheiben sind übrigens in einem lackierten Aluminiumrahmen gefasst, die Scheiben sind aus einem Thermoplast.

Etwas schwächlich dimensioniert wirkt das ansons-

ten groß dimensionierte Flucht- und Belüftungsluk für die Kabine. Beim Betreten gibt die Kunststoffscheibe kräftig nach, so dass man daran wohl nicht lange Freude haben wird. Gut gefallen hat uns das Seiten-

deck. Mit Haltegriffen an der richtigen Stelle und einer hohen stabilen Seereling ist man auf der sicheren Seite, wenn man nach vorne muss. Eine reichhaltige Instrumentierung, gute Übersicht und der praktische Fahrersitz runden in diesem Bereich den guten Gesamteindruck ab.

Lüa 7,83 m

Büa 2,57 m

Tiefgang 0,55 m

Gewicht (je nach Motorisierung) ca. 4359 kg

Tankinhalt 200 l

Motorisierung Volvo KAD 44 EDC mit 243 PS bzw. 179 kW, maximale Drehzahl 3900 U/min

Höchstgeschwindigkeit ca. 36 kn

Bodensee-Höchstgeschwindigkeit bei 3200 U/min

Gleitfahrt bei ca. 19 kn

Preis mit Volvo KAD 44 EDC ca. 101 000 CHF

Vertrieb Schweiz: Brüggli-Werft, Friedrichshafenerstr. 1, CH-8590 Romanshorn,

Tel. (071) 463 54 44, Fax (071) 463 55 46.

Deutschland: Nimo-Marine, Ingrid Basler, Helmholtzstr. 19, D-77652 Offenburg,

Tel. (07 81) 7 04 02.