



Viel Boot fürs Geld...

Galeon Galia 777

... lautete der einhellige Kurzkomentar etlicher Messebesucher, die während der letztjährigen "hanseboot" erste Eindrücke an Bord der Galia 777 sammelten. Kein Wunder - der aus polnischer Produktion stammende GFK-Gleiter präsentierte sich bei seinem offiziellen Debüt als ausgewachsenes 26-Fuß-Schiff, das bereits ab 57 000 EUR den Besitzer wechselt.

Daß man auch in Osteuropa in der Lage ist, grundsätzliche Wasserfahrzeuge aus der Form zu heben, dürfte sich mittlerweile herumgesprochen haben. Gerade der in Straszyn bei Danzig beheimatete Hersteller P.P.H.U. Galeon hat diesbezüglich einige Referenzen vorzuweisen. In

den frühen '90er Jahren kooperierte Polens einziger Serienproduzent von Motoryachten mit dem französischen Bootsbauriesen Jeanneau, später kam eine Zusammenarbeit mit Marine Power ("Quicksilver") zustande. Seit geraumer Zeit konzentriert sich die expandierende GFK-Schmiede vorrangig

auf eigene Projekte. Zum vielfältigen Repertoire der 1982 gegründeten Werft gehören nicht weniger als 18 Modelle, nämlich praktische Centre Consoler, trailerbare Kajütgleiter, geräumige Weekender mit Einbaummaschine sowie vier ansehnliche Flybridgekreuzer zwischen 28 und 38 Fuß.



Fotos: Skipper Peter Mariniel



Ralf Hartwig, selbst Bootsbaumeister und Geschäftsführer von HW-Bootscenter, stellte uns das Testschiff zur Verfügung



Sicherheitsmerkmal: Griffgünstig positionierter Kraftstoffabsperrhahn auf der Oberkante des stählernen, 400 l fassenden Sprittanks

Konstruktion

Deck und Rumpf unseres nach CE-Kategorie B spezifizierten Probanden entstehen, wie bei Galeon generell üblich, als Handlaminat. Geflochtene Rovings sorgen an stärker beanspruchten Flächen für hinreichende Festigkeit, wobei es anzumerken gilt, daß sämtli-

che Baumaterialien - mit Ausnahme der auffallend robusten Edelstahl-Beschläge - von renommierten westlichen Zulieferern stammen. Beispielsweise verarbeitet man hochwertiges Maxguard-Gelcoat, eine Kunststoffmischung, die auch von führenden US-Werften verwendet wird. Demzufolge hinterläßt das Finish der Galia einen professionellen Eindruck, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, daß die Negativformen offensichtlich aufmerksam gepflegt werden.

Motorseitig setzt Galeon auf bewährte Volvo Penta-Technik, die schwedischen Aggregate bringen ihre Power über Duoprop-Z-Antriebe ins Wasser. Zur Wahl stehen sowohl Benzin- als auch Dieselmotoren, beide Varianten können als Einzel- oder Doppelanlagen eingebaut werden.

Fahren

Im Bauch des 7,83 m langen und 2,57 m breiten Testbootes, mit dem wir bei widriger Witterung auf der Weser unterwegs sind, werbelt ein sechszylinderiger Turbodiesel. Der direkteinspritzende KAD 43 mit 3600 cm³ und drehzahlabhängiger Kompressorzuschaltung wuchtet muntere 159 kW (216 PS) an die Propellerwelle, eine Leistung, die dem moderat aufgekimmten Unterwasserschiff der Galia scheinbar gut zu Gesicht steht. In langsamer Verdrängerfahrt bewegt sich das Boot bestens kontrollierbar, nämlich mit nur geringem Gieren, voran. Rückwärts läßt sich die wuchtige Polin in beide Richtungen nahezu verzögerungsfrei umsteuern, zumal ihre servounterstützte Lenkung mit knappen vier Ruderumdrehungen zwischen Backbord- und Steuerbordanschlag angenehm direkt funktioniert. Der Übergang in die Gleitphase erfolgt jenseits von 2400 Touren, unser GPS ermittelt 16 Knoten Fahrt. Für ökonomische Marschgeschwindigkeit empfehlen sich 3000 min⁻¹. Heraus kommen - untermalt von gehörschonenden 78 Dezibel (A) - flotte 25 Seemeilen pro Stunde. Bei zunehmendem Speed erweisen sich die aufpreispflichtigen Trimmklappen als unverzichtbares Extra, weil das enorm schwere Galeon-Vorschiff reichlich sensibel auf Kurskorrekturen reagiert und zu abruptem Einlenken neigt. Fleißiges Austrimmen ist vor allem in schneller Kurvenfahrt angesagt, um eine komfortable Wasserlage beizubehalten. Hat man die achterlichen Stabilisatoren aber im Griff, können unter Vollast (3900 min⁻¹) 34,3 Knoten gestoppt werden. Fraglos ein stolzes Ergebnis, wenn man bedenkt, daß die 777 einsatzbereit annähernd dreieinhalb Tonnen auf die Waage bringt.

Cockpit

Was die Raumaufteilung im Cockpit betrifft, ist uns kaum ein zweites Boot dieser Klasse bekannt, daß vergleichbar großzügige Platzverhältnisse und ähnlich voluminöse Staukästen aufzuweisen hat. Fünf Erwachsene können es sich auf der backbordseitig inszenierten, U-förmigen Bankreihe bequem machen. In puncto Gewichtsverteilung stellt diese Art der Sitzanordnung allerdings eine Kompromißlösung dar, die speziell unter Seitenwindeinfluß einen erneuten Einsatz

GALEON GALIA 777



TECHNISCHE DATEN

| | |
|------------------------|---|
| Länge ü.A.: | 7,83 m |
| Breite: | 2,57 m |
| Tiefgang: | 0,90 m |
| Höhe ü. Wasserlinie: | 2,45 m |
| Gewicht: | Ab 3200 kg |
| Baumaterial: | GFK |
| CE-Kategorie: | B |
| Sitzplätze im Cockpit: | 7 |
| Kojenplätze: | 2 (+2) |
| Kraftstofftank: | 400 l |
| Wassertank: | 200 l |
| Fäkalientank: | 80 l |
| Motorisierung: | Einbaumaschine (Benzin/Diesel), wahlweise Einzel- oder Doppelanlage mit Z-Antrieb(en), Leistung bis 2 x 184 kW (2 x 250 PS) |
| Test-Motorisierung: | Volvo Penta KAD 43 DP, Leistung 159 kW (216 PS) |
| Zylinderzahl: | 6 |
| Hubraum: | 3600 cm ³ |
| Nenn Drehzahl: | 3900 min ⁻¹ |

PREIS

| | |
|----------------------|--|
| Preis: | Ab 57 000 € mit Basism. VP 5.0 GL DP, Benzin (161 kW/220 PS) |
| mit Testmotorisier.: | Ab 69 100 € |

AUSSTATTUNG STANDARD (auszugsweise)

Navigationsbeleuchtung nach BSH-Norm, Marine-WC mit Fäkalientank, Innenausbau in Mahagoni, Edelstahlreling, 2 Batterien mit Hauptschalter, Schiebetür zum Salon, Handfeuerlöscher, Pantry mit Spüle

LIEFERBARE EXTRAS (auszugsweise)

Trimmklappen (1970 €), zweifarbiger Rumpf (590 €), elektr. Ankerwinde mit Fernbedienung (3320 €), Ardic-Dieselheizung (3160 €), fünfteiliges Cabrioverdeck (1750 €), Heißwasserbereiter 30 l (1460 €), Antifouling-Anstrich (1260 €)

MESSUNG SCHALL + FAHRT

| | | | |
|----------------------------------|----------|---------|--------------------|
| (Leerlauf) 700 min ⁻¹ | 57 dB(A) | 0 Kn | Revier: Weser bei |
| 1000 min ⁻¹ | 63 dB(A) | 5,2 Kn | Bremen, Crew: 2 |
| 1500 min ⁻¹ | 67 dB(A) | 7,0 Kn | Personen, Luft: |
| 2000 min ⁻¹ | 71 dB(A) | 10,8 Kn | 7 °C, Wasser: 6 °C |
| 2500 min ⁻¹ | 76 dB(A) | 17,9 Kn | C, Wind: 2-3 Bft., |
| 3000 min ⁻¹ | 78 dB(A) | 25,3 Kn | Tanks: Kraftstoff |
| 3500 min ⁻¹ | 80 dB(A) | 30,9 Kn | 300 l (75 %), |
| (Vollast) 3900 min ⁻¹ | 83 dB(A) | 34,3 Kn | Wasser leer |

WERFT & INFO

| | |
|--|---|
| P.P.H.U. Galeon Ul. Starogardzka 5 PL-83-010 Straszyn Internet: www.galeon.com.pl | HW-Bootscenter (Lieferant d. Testb.), Mittelwending 39, 28844 Weyhe-Dreye, ☎ 04203-3599, Fax 04203-5172 Nimo Marin I. Basler , Helmholtzstr. 19, 77652 Offenburg, ☎ 0781-70402, Fax 0781-26154 |
|--|---|

der ausgleichenden Trimmklappen notwendig macht. Bedingt durch eine überflüssige Polsterwulst, fällt die ohnehin zierliche Sitzfläche zur Linken des Skippers sehr dürrig aus. Der Bootsführer selbst findet einen betont ergonomischen Arbeitsplatz vor. Sein Steuerstuhl ist längsverschiebbar, eine Fußstütze gibt festen Halt. Die Überwachungsinstrumente verteilen sich auf zwei Ebenen und liegen daher genau im Blickfeld, und auch Volvos Einhebel-Aufbausaltung wurde ideal platziert. Die Windschutzscheibe besteht sinnvollerweise aus ungetöntem Securitglas und sitzt in in einem weiß lackierten Alurahmen. Als Stilelement zur Auflockerung der Optik ist der nach achtern geneigte, aus massivem GFK gefertigte Geräteträger anzusehen. Gleichzeitig konnten so die BSH-attestierten Navigationsbeleuchtung, zwei stählerne Handläufe und ein Signalhorn ebenso elegant wie platzsparend montiert werden. Ganz prima finden wir die riesige, 245 cm x 80 cm messende Badeplattform, die mit einer versenkbaren Leiter sowie der 45 cm breiten, nach außen zu öffnenden und arretierbaren Hecktür komplettiert ist. Das Cockpit kann somit sicher und bequem betreten oder verlassen werden. Bedeutend umständlicher wäre logischerweise der Weg übers Vordeck. Die 15 cm schmalen Gangborde sind

im Verhältnis zur Bootsgröße zwar akzeptabel dimensioniert, bei Nässe entpuppt sich ihre Benutzung aber - trotz der schützenden, außergewöhnlich kräftigen Seereling - als nicht ganz risikoloser Balanceakt.

Kabine

Über eine dreistufige Treppe gelangt man in den 175 cm hohen, einladend dekorierten Salon. Einen dicken Pluspunkt verbucht die Galia für ihre aufwendige Interieursgestaltung aus massivem Mahagoni. Handwerklich sauber ausgeführt, zählt das edle Holzmobiliar zum Ausstattungsstandard des Bootes. Ebenfalls selbstverständlich ist der abgeteilte Sanitärraum mit Waschbecken, diversen Ablageschränken für Kosmetika sowie einer Seetoilette inklusive Fäkalientank. Auf Wunsch wäre sogar eine Handdusche verfügbar. Steuerbords befindet sich die Küchenzeile mit quadratischer, druckwasserversorgter Nirosta-Spüle nebst kleiner Arbeitsplatte. Ceranfeld-Kocher (1330 EUR) sowie der integrierte 60-l-Kühlschrank (1500 EUR) werden gesondert berechnet. Achterlich des Pantryblocks positionierten die Galeon-Konstrukteure eine überraschend luftige Mittelkabine (Kojenmaße 205 cm x 120 cm). Der Zugang zum Schlafseparée geriet jedoch unvorteilhaft eng, so daß korpu-



Galia-Salon im Vorschiff. Im Eingangsbereich mißt die Stehhöhe rund 175 cm. Links im Bild befindet sich der Pantryblock. Sehr gut gefiel uns der aufwendige Mahagoniausbau

WC-Raum, Stehhöhe 162 cm, mit Marine-Toilette (inclusive Fäkalientank) und Handwaschbecken. In zahlreichen Klappschränken kann Kosmetika aufbewahrt werden





Übersichtliches Armaturenbrett: Die Kontrollinstrumente sind auf zwei Ebenen montiert



Körpergerecht konturierter Steuerstuhl mit bequemer Polsterung. Direkt hinter der Rückenlehne befindet sich eine Handwaschbecken

lentere Bordgäste besser im Vorschiff nächtigen sollten. Dort läßt sich die straff gepolsterte Sitzgruppe mit wenigen Handgriffen in ein 185 cm x 170 cm großes Doppelbett verwandeln.

Fazit

Positiv zu bewerten ist natürlich das Preis-/Leistungsverhältnis der Galia 777, die dank 400 l Bunkerkapazität auch abgelegene Reviere ohne Zwischenstopp ansteuern kann. Weitere Argumente für die Galeon sind das weitgehend funktionell gestaltete "XL"-Cockpit sowie eine sinnvoll zusammengestellte Standardausrüstung,

zu der erfreulicherweise sicherheitstechnisch relevante Dinge wie Kraftstoffabsperrrhahn, Handfeuerlöcher und Batterie Hauptschalter zählen. Durchweg konkurrenzfähig präsentiert sich die Material- und Verarbeitungsgüte des polnischen Bootes. Insbesondere die schönen Holzbausbauten sowie qualitativ hervorragende Edelstahlbeschläge verdienen lobende Erwähnung. Unter Deck wurde der zur Verfügung stehende Platz konsequent ausgenutzt, wenngleich der Zugang zur Mittelkabine, wie vorab beschrieben, weniger gelenkigen Zeitgenossen einige Mühe bereiten dürfte. Die Laufeigenschaften würden wir unterm



Dürftig: Die Sitzgelegenheit links des Fahrstandes eignet sich bestenfalls für Kinder



Überraschend viel Platz steht in der Mittelkabine zur Verfügung. Die angenehm straff gepolsterte Doppelkoje mißt 205 cm x 120 cm



Riesige Sitzgruppe im backbordseitigen Cockpit. Fünf Personen können sich hier bequem niederlassen

Strich mit dem Wort "durchschnittlich" charakterisieren. Konzeptionell bedingt, verlagert sich der Abriß in schneller Gleitfahrt sehr weit nach vorn, so daß primär beim Einlenken in die Kurve einiges Fingerspitzengefühl gefordert ist. Unerlässlich sind in diesem Zusammenhang die optionalen elektrohydraulischen Trimmklappen. Ob sich am teils gewöhnungsbedürftigen Fahrverhalten des Bootes Grundlegendes ändert, wenn zwei Maschinen im Heck für eine bessere Gewichtsverteilung sorgen, möchten wir an dieser Stelle unbeantwortet lassen.

Peter Marienfeld