

Viel Stil und ein



Galeon 385 HTS

Maße:

Lüa 12,26 m, Breite 3,90 m
Gewicht ca. 9600 kg
Motorisierung bis 2 x 230 kW

Preis

ab 260 000,- Euro

Nur wenige Tage vor dem Testtritt über den Bodensee wurde das Boot beim BootCenter Konstanz am Seerhein 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.

Von **Claus Breitenfeld**

fairer Preis



Ein schnittiger und sportlicher Auftritt der Galeon 385 HTS. Mit bis zu 62 km/h (33,5 kn) bei einem Testgewicht von immerhin rund 12 Tonnen kann sie flott unterwegs sein. Fotos: Breitenfeld

Und er war sehr angetan von einem Boot, 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 Kobylke 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

Metern 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 verlorengegangen. Auch Eigner mit der etwas schmaleren 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 Metern 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 (!) spezialisierte Mitarbeiter zugange sind. Wer

einmal einen Blick hinter die Kulissen der Werft und deren hochmoderne 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 hilft alles Rütteln nichts. Zwar sprechen wir 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, weil dann die Massenemissionen greifen. 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 dies der Fall wäre, würde man auf einen 5-Zylinder Reihomotor 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



Der Salon wirkt modern und geradlinig und das Eichenholz wird stilvoller eingesetzt.



Perfekt eingepasst ist die Pantry, die wie zu Hause mit allem Drum und Dran ausgerüstet ist.



spielend, tasten wir uns an die Gleitgrenze heran. 3100 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 mit so einem Boot nicht unbedingt permanent nur an der Gleitgrenze herumfahren will. Eine Schippe draufgelegt, 3800 U/min, die Trimmklappen auf neutral positioniert und die Galeon 385 gleitet souverän mit 52,1 km/h (28,1 kn) im ökonomischen Bereich dahin. Leider ist dann aber die erlaubte Höchstgeschwindigkeit am Bodensee überschritten. Und wer schließlich den vollen Fahrspaß auskosten möchte, die Hebel komplett auf den Tisch legt, dem sei es bei Bedarf gegönnt, mit bis zu 63,2 km/h (34,1 kn) dahinzurutschen. Drehzahl 4300 U/min, 100 Einheiten über dem von VW-Marine angegebenen Wert und 300 U/min mehr als die Abgastypenprüfung des Landratsamtes Konstanz dokumentiert. Doch darüber waren sich alle Testbeteiligten einig: Die Propellerabstimmung muss noch korrigiert werden.

Dem guten Fahrindruck tut das keinen Abbruch. Obwohl wir es hier nicht gerade mit einem Federgewicht zu tun haben, benimmt sich die Galeon 385 HTS 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 achterliches Einhaken, Wegschmieren oder Kavitation an den Propellern.

Hier über Manöviereigenschaften zu philosophieren, kann vernachlässigt werden, denn was soll das Boot ande-



Das Reich des Eigners im Vorschiff mit großer frei stehender Doppelkoje, viel Stauraum und Dusche mit Toilette.

res 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.

Standards und Verarbeitung

Bilder sagen mehr als viele Worte, eine unwidersprochene Tatsache, deren wir uns hier bedienen wollen. Es wäre müßig, jede Schraube, jedes Ausstattungsmerkmal minutiös im Detail beschreiben zu wollen, dafür reicht der Platz nicht aus. So viel sei allerdings betont: Obwohl wir es hier mit einem brandneuen Boot zu tun haben, es wirkt nicht nur ausgereift, es ist es.

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 Fahrtrichtung ist ein willkommener Platz zum Relaxen. Nach achtern schließt sich eine Wetbar mit elektrischem Grill, Spüle und Kühlschrank an.

Ein praktischer Steuerstand

Rudergänger und Co. nehmen Platz auf einer ergonomisch konzipierten Fahrstandbank und haben dabei das komplette Armaturenpogramm stets bestens im Blickfeld. Die vortreffliche Ergonomie überträgt sich zwangsläufig auf das Zusammenspiel beim Handling mit Ruder und Schaltung. Zudem wurde hier auch an jene Eigner fern von Gardemaßen gedacht und ihnen eine ausklappbare Fußstütze spendiert.

Die Bestückung des Dashboards fällt üppig aus. Jederzeit unter Kontrolle sind Motorendrehzahl, Kühlwassertemperatur, Batterieladung, Kraftstoff- und Wassertank,



Der achterliche Cockpitbereich mit klappbarem Tisch, Schlafplatz unter freiem Himmel bei abgesenktem Tisch und e



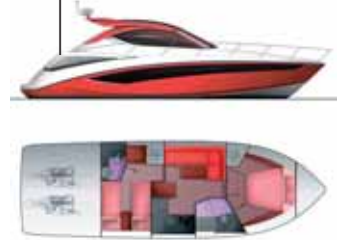
Übersichtlich und ergonomisch trotz vieler Schalter zum Spielen.



Die Wetbar mit Elektrogrill hinter dem



Das Doppelbett in der Gästekabine kann mit einem Handgriff geteilt werden.



Zahlen

12,26 m	Länge über alles
11,99 m	Rumpflänge
3,90 m	Breite
ca. 9600 kg	Gewicht
ca. 12 000 kg	Testgewicht
0,79/1,05 m	Tiefgang
2 x 230 / 313	Motor kW / PS
2 x 195 / 265	Testboot kW / PS
Motorenvarianten möglich	
Testmotorisierung: Volkswagen	
Marine / Marine-Diesel TDI 265-6	
Bauart/Zylinder: V6	

10	max. Personen
2	Kabinen + Salon
4 + 2	Kojen
260 000 Euro	Preis ab
360 000 Euro	Testboot

Vertrieb: **BootCenter Konstanz, Reichenaustraße 45, D-78467 Konstanz, Telefon +49 (0) 75 31/8 93 30, www.bootcenter.com**

HL-Schiffstechnik, Im Wassersportzentrum 9, D-88079 Kressbronn, Tel.: +49 (0) 75 43/55 88, www.hl-schiffstechnik.de

U/min	kn	dB(A)
600	2,2	51
1 000	3,9	68
1 500	6,9	70
2 000	8,6	71
2 500	10,4	73
3 100	15,2	76
3 200	17,7	75
3 500	24,1	77
3 800	28,1	79
4 000	30,7	80
4 300	34,1	82

gemessen am Steuerstand

Stärken und Schwächen
+ Fahrleistung
+ Preis
+ Design
+ Bauqualität

Fazit

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



ge in Höhe des Fahrerstandes gegenüber dem Rudergänger.

Ruderlage, 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 weitem Platz zum Räkeln.

Ein Hauch von Luxus

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 ist das Design in heller Eiche. Wer andere Hölzer bevorzugt, bitte, auch das ist realisierbar. Überzeugend die geraden, unverschörkelten Linien, die besonders im Pantrybereich zum Tragen kommen. Zweckmäßig ist die Ausstattung mit Drehschrank, Mikrowelle, Kocher, Kühlschrank, ausreichend Arbeitsfläche und Stauraum.

Die achterliche Gästekabine mit eigener Nasszelle und Minisofa erstreckt sich unter dem Cockpitboden und bietet dennoch so viel Platz, so dass sich zwei Personen dort bequem ausbreiten können. Apropos „ausbreiten“ – das trifft auch auf das Bett zu. Das ist eine normale Doppelliege, die sich jedoch mit einem Handgriff zu Einzelkojen auseinanderschieben 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.



nd an Steuerbord.



Durchgang auf die Badeplattform.



Breite Gangbords.