



FREUND DER FAMILIE

GALEON 430 HTC: Das Boot bietet in drei Schlafkabinen Platz für sechs.



Fahren Ob in schnellen Kurven, bei Wellen oder nur geradeaus, die Galeon 430 HTC zeigt ein sicheres Fahrverhalten.



DETAILS

Praktisch: die verschiebbare Heckbank. Für eine bessere Voraussicht gibt's die Instrumententafel flacher.



UNTER DECK

„Wandelbar“ steht für die Salon-sitzecke. Hier lässt sich nicht nur eine weitere Koje umbauen, sondern außerdem die Heckbank ins Cockpit drehen. Die Bugkoje ist bequem, aber nicht unterlüftet.

Wichtig ist für eine größere Crew, ob Verwandte oder Bekannte, die Anzahl der Kojen. Unser Testboot, die Galeon 430 HTC, besitzt davon gleich sechs in drei Kabinen: die Bug- und Unterflurkabine (backbords) ist jeweils mit Doppelbetten ausgestattet und eine weitere Kabine an Steuerbord mit zwei Einzelbetten. Eine Version mit nur zwei Schlafkabinen (Standardausführung) ist ebenfalls möglich.

Die Bugkabine unseres Testbootes ist für den Eigner oder Charterskipper vorgesehen, der eine fest gepolsterte, jedoch nicht unterlüftete Koje vorfindet. Stauraum und Ablagen sind passend vorhanden. Für eine gute Lichtdurchflutung sorgen Seiten- sowie ein großes Deckenfenster (mit Jalousie) und für Frischluft seitliche Bullaugen und ein Notluk im Kabinendach. Die Bugkabine verfügt über eine separate Nasszelle mit elektrischem Pump-WC und über eine Dusche mit Glastrennwand sowie einer Bank. Manko: Der Abstand Duschwand-Toilette fällt nur ausreichend breit aus. In diesem Punkt haben es die Gäste in den beiden Unterflurkabinen besser: Ihr Badezimmer ist zwar etwas kleiner, doch aufgrund einer Aufteilung ohne extra Duschaum wird der Platz an der Toilette großzügiger. Erreichbar ist

diese gut belüftete Nasszelle ebenso vom Mittelgang wie die beiden Unterflurkabinen, die passenden Stauraum, gute Lüftung und feste Polsterauflagen aufweisen.

Gefahren, gekocht und gegessen wird eine Etage höher im Salon, der nicht nur eine uneingeschränkte Rundumsicht bietet, sondern mit seinem Schiebedach und Deckenflutern eine wahres Freilichtvergnügen beziehungsweise Licht von oben garantiert. An den Oberlichtern wünscht man sich noch Jalousien, um bei intensiver Sonneneinstrahlung die Temperaturen niedrig halten zu können.

Der Smutje arbeitet an einem Pantryblock mit zwei Ceranplatten, Spüle (1 ½-Nirobecken), 130-l-Kühlschrank mit Gefrierfach, ausreichend Hantierfläche und Stauraum. Die Spülmaschine fasst Geschirr von sechs Personen. Die Sitzecke besteht aus einer gut gepolsterten U-Bank (zur Koje wandelbar) und zwei Hockern (lassen sich aus der Sitzeinheit an Backbord herausziehen). Variabel ist auch der Klappstisch: Zusammengeklappt hält er den Durchgang frei, fürs Essen wird er im Handumdrehen doppelt so groß. Ein besonderer Clou zeigt sich beim hinteren Teil der U-Bank: Wenn die Glasschiebetür ganz nach Backbord geschoben wird, lässt er sich ins Cockpit drehen und erweitert

dort die Sitzgelegenheit aus L-Heckbank und frei stehendem Tisch. Diese Bank kann man, je nach Wunsch (größere Badeplattform oder mehr Platz im Cockpit), vor- und zurückschieben. Auf die rutschfeste Plattform gelangt man bequem über den Heckeingang mit Tür. Für Badekomfort sorgen hier Heckdusche und lange Badeleiter – allerdings liegt Letztere unter einer im wahrsten Sinne gewichtigen Klappe, die man vom Wasser aus nur mühsam hochklappt.

Leicht ist dagegen das Anheben der Motorraumklappe mit zwei Gasdämpfern im Cockpit. Für einfaches Absteigen in den Motorraum sorgt eine Leiter (Serieneinbau); zwei D4-Volvos stehen unter dem Cockpitboden im Heckbank-Bereich. Tägliche Sichtkontrollen lassen sich gut durchführen, Servicearbeiten (seitlich an den Motoren) ausreichend einfach. Leitungen und Schläuche verlegten die

ANKER, WINSCH UND KETTE GEHÖREN ZUM STANDARD

Bootsbauer fest und sauber mit Kabelbindern, Schellen, Schutzrohr oder im Kabelkanal. Die gut ausgerüstete Kraftstoffanlage besteht aus zwei mit Laschen fest verschraubten 550-l-Nirotanks, Absperrhahn, Schlauchleitungen mit zwei Schraubschellen an den Anschlüssen und zwei Dieselfiltern mit Schauglas und Ablasshahn. Bei der elektrischen Anlage stehen die Batterien sicher in belüfteten Kisten, Automaten sitzen gut erreichbar im Schaltschrank beim Saloneingang. Ein

230-V-Landanschluss mit Batterieladegerät gehört zum Standard; Inverter oder Generator, um auch am Ankerplatz auf dem Ceranfeld zu kochen oder die Spülmaschine laufen zu lassen, kosten extra.

Um den Ankerplatz zu verlassen, bedient man einfach die serienmäßige Elektrowinsch, startet die beiden Diesel und legt mit Volvo Pentas EVC-Schaltung kinderleicht die Gänge ein. Im Standgas drehen die beiden Diesel 650/min, und die Galeon schiebt mit knapp 5 kn durchs Wasser. Damit die Heckwelle keine uferbedrohende Höhe annimmt, sollte man die Motoren nicht über 1200/min (etwa 7 kn) drehen lassen. Die beiden 550-l-Tanks reichen abzüglich 15 % Reserve in dieser Situation für etwa 900 sm. In wirtschaftlicher Gleitfahrt 3000/min mit knapp 21 kn und 3,6l/sm reicht die Tankfüllung für noch etwa 270 sm, was ein akzeptabler Wert für solch eine schnelle Mo-



DATEN

DAS BOOT

Werft	Galeon/Polen
Typ	430 HTC
CE-Kategorie	B = außerhalb von Küstengewässern
Rumpf und Deck	Kunststoff
Länge über alles	13,25 m
Breite	4,16 m
Verdrängung	12 t
Tiefgang	0,80 m
Durchfahrthöhe	3,20 m
Kraftstofftank	2 x 550 l
Frischwassertank	450 l
Grauwassertank	200 l
Fäkalientank	150 l
Kabinen	4
Kojen	6 + 2
Freibord	1,02 m
Cockpitseitenhöhe innen	0,73 m
Mögliche Motorisierung	2 x Einbaudiesel 191 – 320 kW (260 – 435 PS) mit Z-Antrieb, IPS oder Welle
Testmotorisierung	2 x Volvo Penta D4-260 191 kW (260 PS)
Preis (Standardboot, 3 Kabinen)	378 600 €
Vertrieb (Testboot)	HW Bootcenter, Mittelwending 39, 28844 Weyhe

DER MOTOR

Hersteller	Volvo Penta
Typ	D4-260 EVC DPH
Leistung	191 kW (260 PS)
Volllastdrehzahl	3500/min
Zylinder	4 in Reihe
Hubraum	3700 ccm
Kraftstoff	Diesel
Kühlung	Wasser/Zweikreis
Getriebeübersetzung	1,85:1
Testpropeller	G3

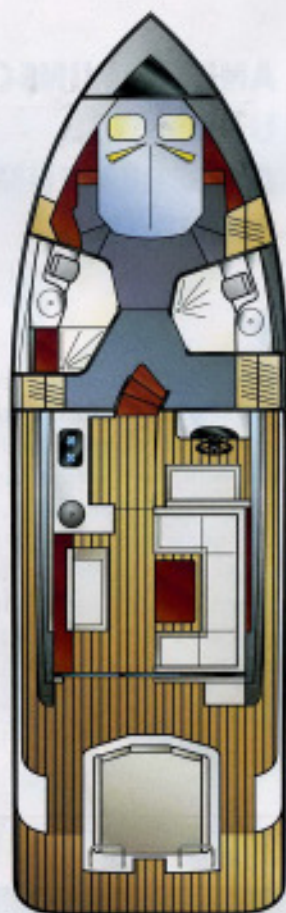
MEHR FOTOS

DEN WEBCODE AUF
WWW.BOOTMAGAZIN.DE
 EINGEBEN ODER DEN QR-CODE
 MIT DEM HANDY EINSCHANNEN.

WEB-CODE
41535



FOTOS: MORTEN STRAUICH, ZEICHNUNG: MARC BERGMANN



SORGFÄLTIGE VERARBEITUNG UND GUTER SCHALLSCHUTZ

toryacht ist. Wer Vollgas (3500/min) gibt, fährt 26 kn, und durch die Spritleitung laufen über 4 l/sm – eine Reichweite von gut 230 sm. Damit die schnelle Reise nicht zur lauten Nervtour wird, verkleidet die Werft den Motorraum sorgfältig mit einer feuerfesten Alufolien-Schaumstoff-Isolierung. Dass die Techniker hier ordentlich gearbeitet haben, zeigt der maximal gemessene Schallpegel von 74 dB/A am Fahrstand bei Vollgas.

In die optimale Lage bringt man das Testboot in langsamer Gleitfahrt mit den Trimmklappen. Bei Vollgas benötigt man sie nicht mehr, fährt sie ganz nach oben

und hebt die Z-Antriebe einen Tick an. Zieht man mit Vollspeerd in enge Kreise, legt sich die 430 HTC normal auf die Seite, dreht sicher ihre Runden und schwingt sich locker in die eigene Welle ein. Gutes Fahrverhalten zeigt sich ebenfalls auf Slalomkursen und bei abrupten Lenkbewegungen mit der stets leichtgängigen Hydrauliklenkung.

Testrevier war die Elbe Höhe Grünendeich vor den Toren Hamburgs. Hier herrscht reger Schiffsverkehr, der teilweise kräftiges Kappelwasser verursacht. In der Hecksee von zwei entgegenkommenden Containerschiffen setzt der Galeon-Rumpf kursstabil, weich und ohne viel Spritzwasser ein. Zurück an der Steganlage in Grünendeich, lässt sich das Boot problemlos an den Steg fahren. Möglich ist dies durch direktes Umsteuerverhalten mit zwei entgegengesetzt eingekuppelten Getrieben und durch die Ausrüstung mit Bug- und Heckstrahlruder (Extra).

Damit auch die Bedienung zum Kinderspiel wird, installiert die Werft Schalthebel, Joystick und Lenkrad griffgünstig am Fahrstand. Dabei sitzt der Fahrer auf einer fest gepolsterten Doppelbank, die sich vor- und zurückschieben lässt und damit reichlich Kniefreiheit bietet. Die Füße kommen auf zwei Fußstützen, und der Beifahrer hält sich an einem lederüberzogenen Nirogriff fest. Geschaut wird durch Sicherheitsglas, das an der Frontscheibe zwei riesige Scheibenwischer hat. Im Sitzen ist die Sicht passabel, stehende Fahrer müssen sich teilweise herunterbeugen. Bis auf geringe Spiegelungen hat der Skipper die Instrumente in allen Fahrsituationen gut im Blick. Bedienerfreundlich sind auch die Schalter an einem selbsterklärenden Panel links neben dem Lenkrad angebracht. Als Sicherheitsausrüstung spendiert die Werft serienmäßig Feuerlöschanlage, reichlich Lenzpumpen, rutschfeste Strukturen und Reling, die ebenso solide und fachmännisch ausfällt wie die Verarbeitung (siehe dazu auch der Werftbericht auf Seite 120).

Fazit: Die Galeon 430 HTC (Dreikabinen-Version) ist eine gelungene, schnelle Motoryacht für sechs Personen, die mit kleinstmöglicher Motorisierung gute Fahrleistungen erreicht.

Ralf Marquard