



Galeon 325

CENA 117 100 euro



Dobrze opracowana linia kadłuba w części podwodnej pozwala uzyskiwać dynamiczne parametry pływania

Lider z Polski

TEKST I ZDJĘCIA STANISŁAW IWIŃSKI

Galeon to jedna z dwóch polskich marek jachtowych dobrze rozpoznawanych na rynkach światowych. Firma zdobyła wiele nagród i wyróżnień, a testowany model Galeon 325 uzyskał nominację w konkursie Jacht Roku w Polsce 2011 organizowanym przez magazyn „Żagle” i Targi „Wiatr i Woda”.

Galeon ze Straszyna jest praktycznie jedynym polskim producentem luksusowych jachtów motorowych, a gdy weźmiemy pod uwagę także łodzie motorowe – jedną z największych w kraju stoczni jachtowych. Działając na rynkach od 1982 roku, zdobył na nim znaczącą pozycję, a przede wszystkim zapewnił sobie rozpoznawalność marki. Rok 2010 był dla firmy bardzo udany również pod kątem zdobywanych nagród i wyróżnień. Na wystawie nautycznej w Cannes flagowy model Galeon 700 Raptor Skydeck zdobył dwie prestiżowe nagrody przyznawane przez magazyn „Yacht World” – został uznany za najlepszy jacht sportowy o długości do 24 metrów w kategoriach za najlepszy design oraz największą innowacyjność. Jego mniejszy brat, model 385 Open, uzyskał natomiast nominację w kategorii Jachtów Motorowych

o długości do 40 stóp w organizowanym przez niemiecki magazyn „Boote” konkursie European Power Boat of The Year 2011. W marcu 2010, doceniając rozwój krajowego rynku oraz znaczenie naszych producentów jachtowych na globalnym rynku, postanowiliśmy zacząć przyznawać nagrody dla najlepszych konstrukcji żaglowych i motorowych dostępnych w Polsce. Zgłoszony przez stocznnię Galeon 325 na tyle spodobał się jury konkursu, że uzyskał nominację w kategorii Jachty Motorowe Cruiser w konkursie Jacht Roku 2011 w Polsce, organizowanym przez magazyn „Żagle”. Mamy nadzieję, że prawdziwy grad zaszczytów i wyróżnień będzie w przyszłości owocował również wymiernymi wynikami sprzedaży, tymczasem na pewno jest pora na chwałę i zadowolenie.

KADŁUB

Opis testowanego Galeona 325 zaczniemy od jego wnętrza. Pod pokładem znajdziemy trzy pomieszczenia: na śródokręciu mesę z kambuzem, jedną kajutę w dziobie i jedną na rufie (tuż przed komorą silnikową), pod kokpitem. W centralnej części na prawej burcie umieszczono dużą kabinę toaletową z WC i prysznicem, z wejściem z mesy. Na lewej burcie mesy zabudowano kanapę z półokrągłym oparciem i stolik z podnoszonym z jednej strony białem. Pokrycie kanapy wykonano z wysokiej jakości skóry w kolorze écru, świetnie harmonizującym z jasnym, drewnianym wykończeniem mebli. Po prawej stronie umieszczony został kambuz. O ile liczne szafki gospodarze pod czarnym białem i wiszące pod sufitem zapewniają dużą wygodę, o tyle jednopakietowa kuchenka to jednak chyba

trochę za mało do sporządzania posiłków. Lodówka, kuchenka mikrofalowa i zakrywany zlewozmywak uzupełniają wyposażenie kąjaka kuchennego. Światło dzienne w mesie-kambuzie daje pięć prostokątnych okien (po jednym otwieranym na każdej burcie) oraz dwa uchylne luki, symetrycznie rozmieszczone po obu stronach. W miękkim suficie zamontowano też lampki halogenowe. Wysokość stania w mesie, wynosząca 188 cm, można uznać za wystarczającą, choć najwyższy z naszej ekipy testowej zgłosili zdanie odrębne. Zaraz za kambuzem, w stronę rufy, jest duża kabina toaletowa. Czarny blat z Corianu, lustro i obszerne szafki zaprojektowano bez zarzutu. Dziobową kabinę prawie w całości zajmuje duże trójkątne łóżko. Pod nim znalazł się sporych rozmiarów schowek/

szuflada, a w kącie na lewej burcie szafka na ubrania wiszące i mała szafeczka na buty. Dwa okienka w burtach i uchylny luk w suficie wpuszczają do środka wystarczającą ilość światła dziennego.

Rufowa kajuta okazała się chyba jeszcze obszerniejsza, choć w części nad łóżkiem położonym w poprzek łodzi było o wiele niżej. Znalazło się tutaj więcej schowków niż w dziobowej: obok szafki na rzeczy wiszące - trzy szafki pod blatem ciągnące się przez całą długość kajuty na lewej burcie. W jednej z nich zainstalowano tablicę elektryczną, natomiast w samym blacie wmontowano niewielką umywalkę.

Do kokpitu wychodzi się po trzech eleganckich drewnianych schodkach. Tradycyjnie na prawej burcie umiejscowione zostało miejsce dla sternika. Fotel z podnoszonym siedziskiem do pozycji półsiedzącej i podłokietnikiem od strony burty zapewnia wygodę prowadzącemu. Po przeciwnej stronie pilota zabudowano kanapę w kształcie litery „L”.

Za przednimi siedzeniami zaprojektowano drugą mesę na otwartym powietrzu. Można tam wstawić stół i odwracając oparcie przedniej kanapy wraz z drugą, tylną, uzyskać przestrzeń do spożywania posiłków. Na prawej burcie postawiono postument, który może być wyposażony w zlewozmywak, lodówkę lub kostkarkę do lodu, a także grill elektryczny. Tylna kanapa ma również uchylne oparcie, które po przestawieniu do przodu umożliwia korzystanie z niej jako sunpada, miejsca do opalania. Duża platforma kąpielowa pokryta teakiem, z chowaną pod spodem drabinką zejściową i przysnycem w burcie gwarantują wspaniałe warunki do kąpieli wodnych.

Nad tylną częścią kokpitu góruje solidny spoiler z zamocowanymi doń światłami i urządzeniami nawigacyjnymi. Bardzo efektownie prezentował się jacht po zmierzchu, podświetlony lampkami LED-owymi zamontowanymi przy podłodze i w dolnej części spoilera oraz w konsoli. Na samej konsoli sterowniczej znalazły się w zasadzie wszystkie niezbędne zegary i wskaźniki, trochę jednak zabrakło nam choćby jednego najprostszego chartplottera.

Z kokpitu przechodzi się po półpokładach na sam dziób. Solidny reling burtowy pozwala zupełnie bezpiecznie przemieszczać się nawet w czasie jazdy. Nad dziobową kabiną można położyć materace i cieszyć się kąpielą słonecz-



Prowadzenia Galeona 325 okazało się bardzo łatwe i przyjemne. Jacht poruszał się dynamicznie po wodzie, mały promień skrętu pozwalał wykonywać szybkie nawroty, a na pokładzie było bardzo cicho

na. Nie zapomniano także o specjalnych uchwytach do napoi u węzłowania materacy dla opalającej się załogi. Komora kotwiczna z klużą w dziobie oraz cztery stalowe uchwyty do odbijaczy w dziobowych relingach uzupełniają wyposażenie techniczne jachtu.

JEDNOSTKA NAPĘDOWA

Galeon 325 może być wyposażony do wyboru z szerokiej palety napędów benzynowych i wysokoprężnych o mocy od 140 do 272 kW (190 - 370 KM), montowanych w układzie podwójnym. Testowany przez nas miał dwa silniki Volvo Penta GXi DPS o mocy 320 KM (234 kW) każdy, zintegrowane z przekładniami

Stern-Drive i podwójnymi śrubami przeciwbieżnymi Duoprop. Dwa razy po osiem cylindrów w układzie „V” to potężne narzędzie pracy dla sternika i solidny napęd dla ponad 6-tonowej łodzi. Nie ma jednak nic za darmo: za osiągnięcie dobrych parametrów jazdy na jednostce o takich gabarytach zapłacimy zwiększonym zużyciem paliwa, szczególnie przy pływaniu z maksymalną prędkością. Możemy za to delektować się niezłą prędkością i łatwością w prowadzeniu ciężkiego jachtu, mając przy tym komfort niskiego poziomu hałasu i ciesząc się dużą kulturą pracy wielocylindrowej jednostki. Łatwo jest też kontrolować jej parametry dzięki



elektronicznemu patentowemu systemowi sterowania EVC od Volvo Penta.

TESTUJEMY

Jacht testowaliśmy na Zatoce Gdańskiej przy niewielkim zafalowaniu, praktycznie przy spokojnej wodzie. Akwen ten doskonale nadaje się do takich celów z uwagi na niewielkie zatłoczenie i możliwość spokojnego wykonywania najbardziej nawet gwałtownych manewrów bez obawy o innych użytkowników. Po wypłynięciu z mariną gdyńskiej ostro ruszyliśmy w kierunku Sopotu. Galeon 325 okazał się bardzo dynamiczną, o wyraźnie sportowym charakterze

jednostką. W niespełna 6 sekund, przy około 3100 obr./min, weszliśmy w ślizg, a po kolejnych 14 rozpędziliśmy się do prędkości maksymalnej. Jak zwykle korzystaliśmy z własnego urządzenia do pomiarów (GPS Velocitek), które daje wyniki bardziej obiektywne niż stosowane na jachtach logi (na testowanym działał z dużym opóźnieniem). Pomiar wykazał zupełnie przyzwoite 71 km/h (około 39 w.). Najprzyjemniej było jednak w kokpicie po zejściu do szybkości cruisingowej, osiągniętej przy 3700 obr./min (44,6 km/h = 24,08 w.).

W wyposażeniu mieliśmy zamontowane kłapy trymowe z patentowym system

automatycznego sterowania Volvo Penta. Z jednej strony poprawiają one komfort prowadzenia łodzi, z drugiej często przeszkadzają swoją automatyką w czasie ostrych skrętów i szybkich manewrów zmiany kursu. Elektryczna manetka Volvo Penta chodziła lekko i doskonale reagowała na wszystkie ruchy sternika. Sterować można w pozycji stojącej, ale o wiele lepiej jest siedzieć w fotelu i wygodnie opierać prawą rękę (od manetki) na długim podłokietniku. Wysoka owiewka dobrze osłaniała nas od wiatru, przy czym widoczność na wszystkie strony była znakomita. W kokpicie było cicho i spokojnie, sztywny kadłub nie wydawał żadnych



niemiłych odgłosów, co niestety często towarzyszy konstrukcjom laminatowym. Manewrowanie łodzią zarówno w porcie, jak i na otwartym morzu odbywało się bez zarzutu. Promień pełnego skrętu przy maksymalnej prędkości nie przekraczał 10 metrów, choć po spojrzeniu w tym momencie na wskaźnik zużycia paliwa mieliśmy trochę mieszane uczucia - 189 l/h to jednak dosyć dużo.

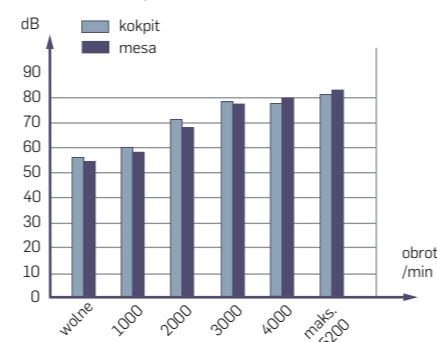
PODSUMOWANIE

Długo oczekiwaliśmy na możliwość wypróbowania jachtów ze stoczni Galeon. Był to nasz pierwszy test jachtu ze Straszyna i bardzo mile nas zaskoczył. Przyznam się, że w tej klasie i wielkości konstrukcji motorowych nie spotkaliśmy tak udanej jednostki. Kształt kadłuba i wzornictwo wnętrza można uznać za doskonałe, a wykonanie za wręcz perfekcyjne. Najlepiej o tym świadczy ocena właściciela, który używając swojego jachtu i uczestnicząc w teście, oznajmił nam, że właściwie to mógłby wcale nie schodzić z pokładu; to odczucie udzieliło się wkrótce i nam. Długo zajęło nam szukanie ewentualnych minusów, plusów bowiem było aż nadto. Z jednej strony trochę zszokowało nas zużycie paliwa, z drugiej jednak trzeba przyznać, że nie jest to jednostka z taniej klasy popularnej i przeznaczona jest raczej dla osób z grubszym portfelem. W związku z tym może przydałoby się ją wyposażać standardowo bardziej bogato w urządzenia nawigacyjne i gospodarcze. Przyjem-

W mesie i w kabinie wykończenie mebli jasnym drewnem i tapicerką w kolorze écru stwarza przytulną atmosferę. W jednej z szafek pod blatem w rufowej kajucie sprytnie schowano tablicę elektryczną.

ność w prowadzeniu łodzi, manewrowaniu i osiągnięte parametry pływania z nawiązką równoważą te drobne mankamenty. Galeon 325 dostępny jest też w wersji ze sztywnym dachem (Hard Top). ↴

Poziom natężenia hałasu



Rys. Seweryn Czarnocki

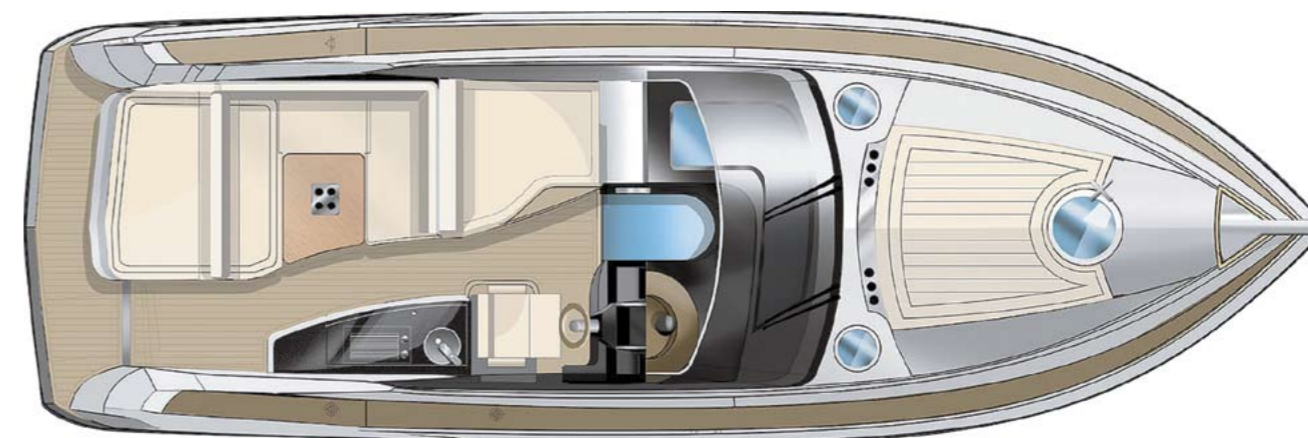


Plusy

- perfekcyjne wykończenie
- dobre parametry pływania
- dużo szafek ubraniowych i gospodarczych
- funkcjonalne i wygodne rozplanowanie wnętrza

Minusy

- dosyć duże zużycie paliwa
- skromne wyposażenie w urządzenia nawigacyjne i gospodarcze



Rys. Materiały firmowe (2)

DANE TECHNICZNE PRODUCENTA			
KADŁUB		SILNIK	
dł. całkowita	10,40 m	marka i typ	2 x Volvo Penta 5.7 GXi DPS
szerokość całkowita	3,35 m	rodzaj paliwa	benzyna
maksymalne zanurzenie	1,15 m	układ zasilania	4-suw z bezp. wtryskiem
masa	6448 kg	rodzaj przekładni	Stern-Drive
maksymalna moc silnika	2 x 381 KM/2 x 280 kW	rodzaj śruby	Volvo Penta Duoprop
zbiornik paliwa	750 l	pojemność skokowa	5700 cm ³
zbiornik wody	215 l	masa silnika	483 kg
kategoria CE	B8	moc silnika w teście	2 x 320 KM/2 x 234 kW
konstruktor	Tony Castro	maks. obroty	5200 obr./min
producent	Galeon	liczba cylindrów	V 8
cena z wyposażeniem standardowym	ok. 117 100 euro	alternator	75 A