

Test



Greenline 33

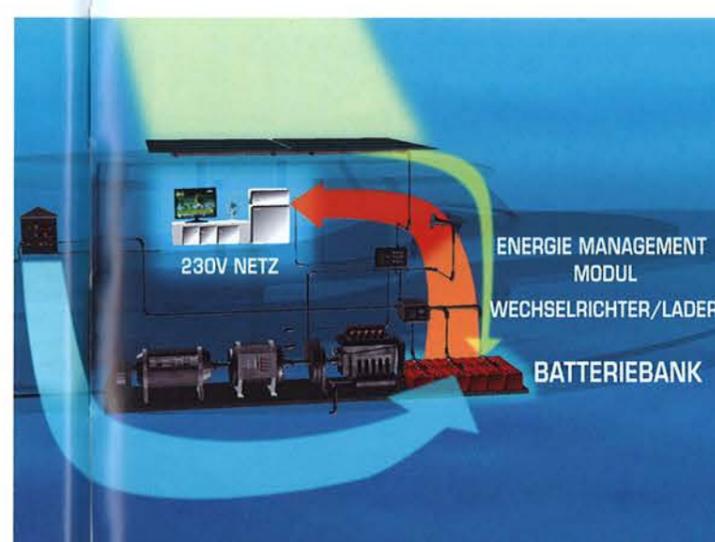
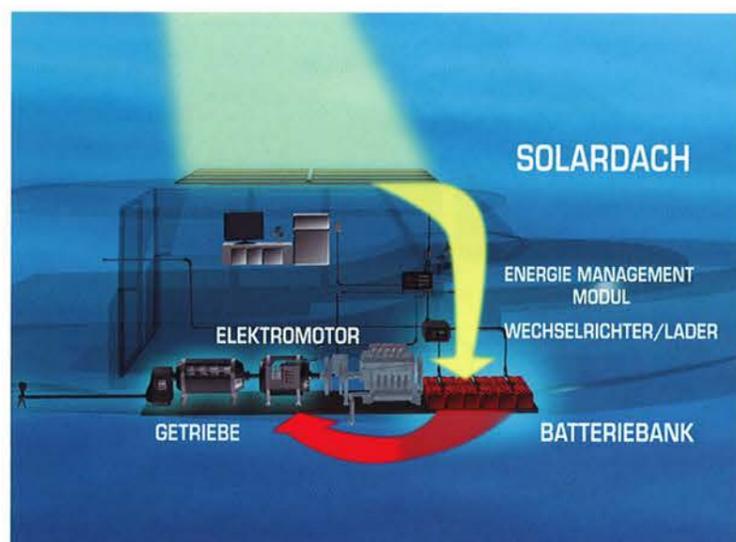
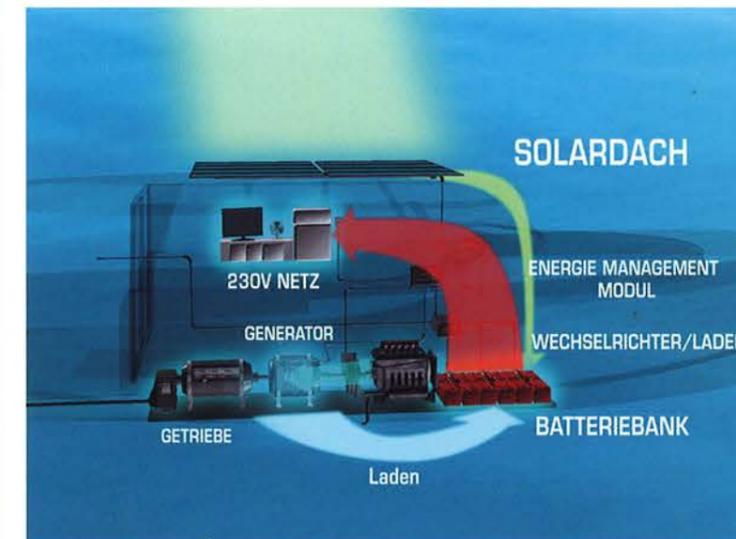
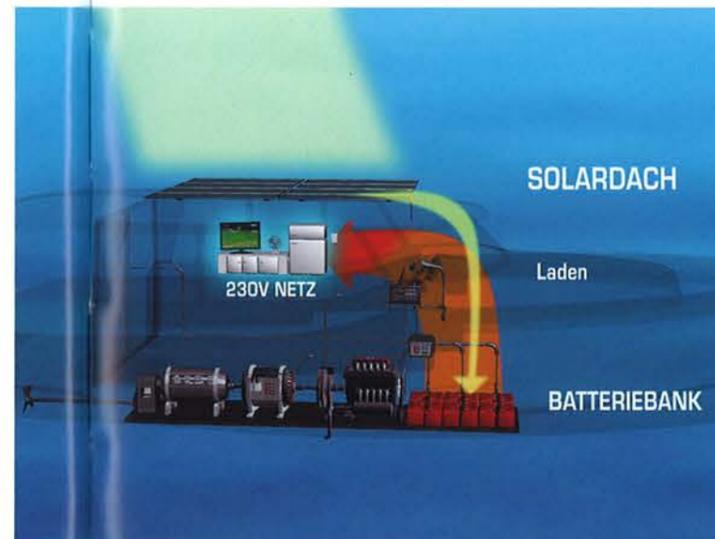
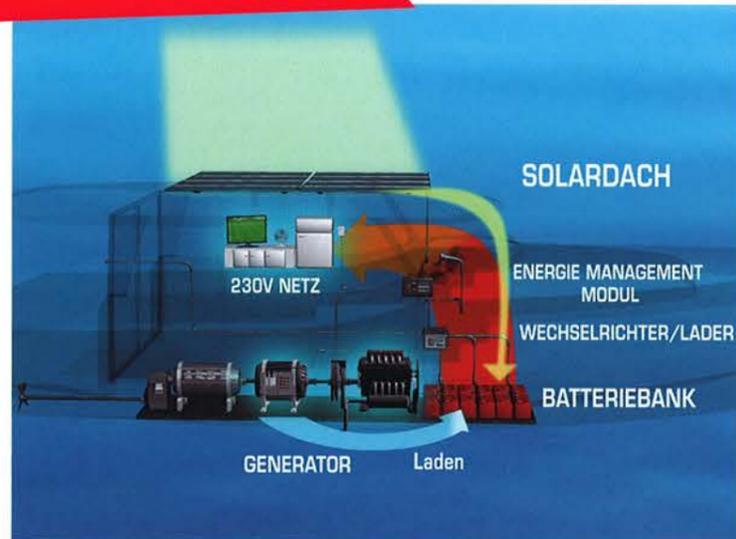
Die Mischung von innovativer Technik und einem attraktiven Preis machen die Greenline 33 Hybrid von der slowenischen Seaway – Gruppe zu einem der interessantesten Boote unserer Zeit. Aber wie gibt sie sich auf dem Wasser?



Ein sonniges Boot

• Autor: Arek Rejs

Es war zu erwarten, dass ein Boot wie die neue Greenline 33 Hybrid irgendwann einmal auf dem Markt erscheint. Mit dem Schwung der erfolgversprechenden Hybridtechnologie in der Automobilindustrie, war es nur eine Frage der Zeit, bis diese Antriebsart auch im Bootsbau Verwendung finden würde. Notwendig war natürlich auch der Wille einen umweltfreundlichen Antrieb in einem Boot zu verbauen, das mehr dem Mainstream entspricht als das 3,5 Millionen Euro teure Hybrid – Wunder Mochi Long Range 23 – etwas kleineres und etwas, das nicht im Premium – Preis – Segment angesiedelt ist. Die Greenline wird von einem erstaunlich einfachem Hybrid – System angetrieben, welches aus einem einzelnen Dieselmotor (75 oder 165 PS) und einem daran angekoppelten Elektromotor besteht. Der Elektromotor übernimmt zusätzlich noch die Funktion eines Generators, wenn das Boot per Dieselmotor bewegt wird. Bei all dem Medienrummel um dieses einzigartige Boot kann man leicht vergessen, dass jedes Boot, egal mit welcher Technik auch immer ausgerüstet, auch in konventionellem Sinn gut funktionieren muss.





An Bord

Mit etwas Einfallsreichtum hätten es die Designer geschafft, zwei kleine Kabinen und eine winzige Nasszelle im Bug in die 33 zu quetschen. Stattdessen entschieden sie sich dafür, eine große Eignerkabine im Bug und zusätzlich zwei umklappbare Sitzbänke im Salon einzubauen, so dass es für fünf Schlafplätze reicht. Das Resultat ist ein weniger beengtes Layout mit einer knackigen Eignerkabine die mit prahlerischem Platzangebot und großer Kopffreiheit glänzt. Sie verfügt über gute Staumöglichkeiten, zwei lange Schlafplätze sowie eine großzügige Nasszelle. Das ist jedoch nur der Anfang. J&J – Design haben die scherenförmige Anordnung der Schlafplätze, die man erstmalig auf der Azimut 68S gesehen hat, hervorragend genutzt. Durch das Zusammenschwenken der beiden Einzelkojen erhält man ein 2m langes Doppelbett. Werden die beiden Hälften wieder auseinander geschwungen, hat man zwei tolle Einzelkojen mit jeder Menge Platz dazwischen. Das ist zwar weniger romantisch aber deutlich besser im Hinblick auf die Bewegungsfreiheit. Das Gefühl von Weiträumigkeit wird durch die ungewöhnlichen Kabinendachfenster beinahe ins Unermessliche gesteigert. Obwohl die Designer heutzutage geradezu vom Verglasen der Boote besessen sind, habe ich noch kein anderes dieser Größe gesehen, das über diese faszinierenden Fenster verfügt. Sie erstrecken sich von einer Wand zu der anderen. Sogar in der Dämmerung machen sie richtig Freude und fügen sich bestens in das Ambiente der Kabine ein. Der Salon definiert sich über sein Layout, welches einer geselligen Wohnküche entspricht. Mittels der aufklappbaren Fenster der Küche, die sich nach oben öffnen und unter dem überhängenden Cockpitdach arretieren lassen, wird die lauschige und geschlossene Küche zu einem Teil der dann weiträumigen Plicht. Es gibt jedoch auch einige Kompromisse, über die es nachzudenken gilt. Bleibt dieses Fenster nämlich geschlossen, scheint die übrige Türöffnung doch sehr eng zu sein – besonders, weil die außergewöhnlich große Kühl- / Gefrierkombination in der hinteren Steuerbordecke den Salon auch dort zu beenden scheint. Und während das Achterdeck / die Badeplattform ein unglaublicher Segen für Wassersportenthusiasten ist, wirkt das Fehlen von Sitzgelegenheiten in der Mitte des Decks eher ungastlich – selbst wenn es mit dem optional erhältlichen 6500 Euro teuren Teakdeck ausgelegt ist. Jedoch gelangt man sehr leicht über dieses Achterdeck an und von Bord. Die beiden in den hinteren Ecken befindlichen Sitzplätze sind ein absolutes "no go". Hier wären wohl

eher zwei komfortable und klappbare Sessel eine adäquate Lösung. Die Motoren und der Zugang zum Maschinenraum sind ebenfalls akzeptabel, obwohl der Zugang heikel ist und einigen Aufwand erfordert. So muss zum täglichen Maschinencheck erst der sperrige Teppich im Salon entfernt werden. Auch das die Maschine zusätzlich gekapselt ist, erschwert diese Arbeit. Jedoch ist diese Maßnahme ein Zugeständnis an den Geräuschpegel, der dadurch im Salon reduziert wird. Zugang zur übrigen technischen Ausstattung, die vor den Motoren liegt, erhält man durch eine schmale Öffnung, die durch das Anheben einer klappbaren Leiter entsteht. Erstaunlicherweise fehlt eine Möglichkeit, diese Leiter zu arretieren - eine kleine Halterung, die nur Cents kosten würde.

Das Einstöpseln

Der ungewöhnliche Superverdränger - Rumpf des Bootes hat einige Elemente eines Segelbootes, sodass es wenig erstaunlich ist, das man auf See das Gefühl hat, eine Mischung aus Motor - und Segelboot zu fahren. Wie bei den meisten nicht stabilisierten Verdrängern entsteht bei der Greenline eine sanfte Rollbewegung, sobald das Wasser etwas Wellengang bietet. Dieses Rollen wird auch bei Verlassen der Verdrängerfahrt durch die dynamische Stabilisierung nicht wesentlich reduziert. Ebenso krängt die 33 bei Kurvenfahrt ein wenig nach außen. Wie auch immer: auf Grund ihres geringen Gewichts und des bemerkenswert schönen Vorschiffs, welches zu Allem außer der Reduzierung des Aufschlagens taugt, scheint das Boot generell öfter, wenn auch sanfter, aufzuschlagen als konventionelle Verdränger. Wenn das alles auch ein wenig beunruhigend klingt: Lassen sie sich davon nicht abschrecken. Zuerst fand ich das ebenfalls beunruhigend und ungemütlich. Eine halbe Stunde später dämmerte es mir jedoch, dass ich diese Bewegungen schon gar nicht mehr bemerkte. Wenn überhaupt, wurde das Schwanken jetzt beruhigend. Besonders, wenn man es mit dem harten Aufschlagen konventionell gebauter Boote vergleicht. Das Verlassen des Hafens kann eine gespenstische Erfahrung sein. Solange die 48V / 240Ah Litium Polymer Batterien hinreichend geladen sind, kann der Diesel ausgeschaltet bleiben und es wird bei geringer Geschwindigkeit lediglich mit dem 7kW Elektromotor gearbeitet. Dann herrscht Ruhe an Bord - jedenfalls solange man auf den Einsatz des lärmenden Bugstrahlers verzichtet. Man sollte in diesem Zusammenhang auch daran denken, dass für dieses einmaschinenige Boot die Option eines Heckstrahlruders nicht vorgesehen ist.





Bâches
BURGER

in Le Landeron
Petite-Thielle 16
Le Landeron
Tel. 032 751 16 20
Natel 079 456 36 57

Bootsblachen nach Mass
Anfertigung + Änderung von Bootsintérieurs
(regelmässiger Turnus: Neuenburger-, Bieler- und Murtensee)

Av. de Grandson 78 • 1400 Yverdon-les-Bains
Tel. 024 445 45 46 • Fax 024 445 19 19
Natel 079 213 80 83

Dies mag an dem sehr geringen Tiefgang und er Welle liegen, die wenig Platz für eine solche Anlage lassen. Obwohl Elektromotoren bei geringer Geschwindigkeit ein enormes Drehmoment entwickeln, gibt der 7 kW – Motor nur etwa 6% der 123 kW (165 PS) starken Dieselmachine zum Vortrieb bei Vollast ab. Dies, in Kombination mit den unwesentlichen Antriebsgeräuschen, heißt „elektrisches Fahren“ und bedarf ein wenig der Gewöhnung. Das Fahren bis 5,5kn lediglich unter Nutzung des Elektromotors ist eine großartige Erfahrung. Natürlich sind auch die besseren dieselpbetriebenen Sportboote leise – die 33 ist aber nahezu lautlos. Rein elektrisch betrieben soll die 33 bei vier Knoten und vollen Batterien eine Strecke von 20nm schaffen. Das Fehlen der Zeit für einem solchen fünf – Stunden – Trip brachte uns darum, den Beweis dafür zu erbringen. Bei hellem Sonnenschein können die Solarzellen auf dem Dach diese Reichweite noch beträchtlich erhöhen. Und es ist tatsächlich erwiesen, dass die Kraft der Sonne bei wolkenlosem Himmel ausreicht, das Boot mit 3,5kn autark anzutreiben. Mit dem optionalen 165 PS Dieselantrieb erreichte unser relativ leicht beladenes

Testboot nicht die von Greenline angegebenen 4l/h bei 7kn und auch nicht die Höchstgeschwindigkeit von 15kn. Unsere Höchstgeschwindigkeit lag bei 13,3kn und der Verbrauch bei 5,5l/h. Allerdings waren unsere Batterien auch nicht vollständig aufgeladen. Dadurch wurde ein Teil der Antriebskraft durch das automatisierte System der 33 auf den zugeschalteten 5 kW – Generator verwendet, der die Batterien lädt. So würde ich bei voll geladenen Batterien bessere Werte erwarten – aber nicht 13% und 38% bessere Werte. Unterwegs ist die 33 sehr leise, obwohl die Maschine sich direkt unter dem Salon befindet. Bei geschlossenen Cockpittüren wurden maximal 73 dB am Steuerstand gemessen. Bei sieben Knoten und darunter ist es beinahe lautlos in der Pflicht. Allerdings steigt der Geräuschpegel dort schnell, sobald man die Geschwindigkeit erhöht. Da die Maschine sich ja vorne befindet, muss diese Geräuschentwicklung mit dem Unterwasserauspuff nahe des Heckspiegels und dem daraus Blubbern und Plätschern zusammenhängen. Wie überwiegend bei Geräuschen, die durch Wasser entstehen, ist der Lärm nicht so störend, wie es sich hier liest.

Technische Daten

Länge	9,99m
Breite	3,49m
Tiefgang	0,70m
Tankkapazität	500l
Wassertank	300l
Motorisierungen	CMD SDI 75 – 5 CMD TDI 165 – 5
Design – Kategorie	B

Drei Optionen

Wo andere Bootsbauer Motorisierungsoptionen anbieten, bietet Greenline die Möglichkeit an, drei verschiedene Boote zu bauen. Unser Testboot beinhaltet alle drei Boote: Die optionale 165 PS Maschine anstelle der üblichen 75 PS Maschine, den elektrischen Motor mit Generator, der für Hybridantrieb notwendig ist, plus das Solardach, das die ökologische Ausrichtung verstärkt. Man kann jedoch auch die Hybrid – ready – Version mit der Basismotorisierung und ohne Solardach für etwa 90000 Euro plus Steuern erwerben – ein großartiger Preis für ein 33 – Fuß – Boot. In dieser Ausstattung, basierend auf unseren 13,3kn, sollten mit den 75 PS 9 bis 10kn machbar sein – eine respektable Geschwindigkeit für so ein 10m – Boot.

Wenn diese Öko – Geschichte dich nicht anspricht, gibt es trotzdem eine gute Nachricht: auch wenn man diese ganzen Hybridteile wie Solardach, Elektromotor und Generator weglässt – übrig bleibt immer noch ein großes Boot. Auch dann ist die Greenline 33 ein ökonomisches, preislich sehr gut kalkuliertes Boot mit einem weiträumigen Layout, einem auf Geselligkeit ausgelegtem Salon und einer wandlungsfähigen Kabine. Hinzu kommen weiterhin einige Besonderheiten wie der klappbare Heckspiegel / die Badeplattform sowie die breiten Seitendecks. Das allein ist ein wichtiges Merkmal für eine ganz neue Marke. Der Umstand, dass es sich hier um ein Hybrid – Boot handelt, ist nicht nur die größte Überraschung des Jahres – nein, es ist das wohl das bedeutendste neue Boot der Dekade.

