



# GREENLINE 36

## Fast unabhängig vom Diesel

Die neue Greenline am Steg: 36 Fuß, doch das Boot wirkt größer. Einerseits durch den hohen Aufbau, andererseits durch den hohen Bug. Trotzdem ist das Boot elegant, designerisch gut gemacht von J & J Design, einem der erfahrensten Designstudios, das seit 1983 erfolgreich mit ausgereiften und innovativen Entwürfen für viele Werften am Markt tätig ist. Gebaut wird die Greenline bei SVP Yachts in Slowenien, von wo beispielsweise auch die renommierten Shipman-Segelyachten herkommen.

*Von Michael Häßler und Hans Dieter Möhlhenrich*



Die scheinbare äußere Größe bestätigt sich, wenn man das Boot betritt. Über ein großzügiges Cockpit gelangt man in eine helle und geräumige Kabine mit riesigen Scheiben. Hell wirkt der Innenausbau, aufgeräumt und übersichtlich, aber doch geschmackvoll mit den klaren Linien. Ebenso die große Eignerkabine im Vorschiff sowie die Gästekabine an Steuerbord. Oder die riesige Nasszelle mit separater Dusche. Kein Thema, das der Diskussion bedarf, ist die Stehhöhe: Sie ist vorhanden, und zwar reichlich, selbst für großgewachsene 1,90-Meter-Riesen.

Gut, Ähnliches vom Konzept her können auch andere hochwertige Hersteller bieten und dazu

kann man SVP Yachts aus Slowenien mit diesem Boot durchaus zählen. Doch zu dem Preis? Das ist eine andere Frage.

Der Clou der Greenline ist aber nicht das gelungene Boot allein, sondern das Antriebskonzept. Denn alternativ zum Standardantrieb eines Halbgleiters/Verdrängers mit Diesel und Welle setzt Greenline auf Solarenergie, Lithium-Ionen-Akkus und Hybridantrieb – und das seit rund einem Jahrzehnt als eine der wenigen Werften und Hybrid-Pionier konsequent und mit Erfolg.

Und wenn man eine Greenline im Visier des Kaufinteresses hat, dann wahrscheinlich mit diesem Antriebs-Konzept, das neben flotter

#### **Maße:**

Länge 11,99 m, Breite 3,75 m

#### **Verdrängung:**

7000 kg

#### **Motorisierung:**

Diesel 220 PS / Elektro 10 kW

#### **Treibstoff:**

700 l

#### **Preis ohne MwSt.:**

ab 245 850 Euro für Dieselsonversion  
ab 275 750 Euro für Hybridversion



Dieselfahrt mit bis zu rund 16 Knoten flüsterleise und sparsame E-Fahrt erlaubt, wenn auch mit deutlich geringerer Geschwindigkeit.

Das alternative Antriebskonzept packt Greenline und J & J Design dabei nicht in so etwas wie ein „Ökoot“, sondern zeitgemäß klassisch modern und kombiniert das auch noch mit viel Luxus, der gerade erst durch das Energiekonzept möglich wird: elektrisch zu öffnende Badeplattform und Dachluken, Induktionskochfeld, riesiger Haushaltskühlschrank, Fernseher, Mikrowelle usw., vor allem aber auch eine Klimaanlage. Die Greenline 36 Hybrid ist die erste Serienyacht mit einer Klimaanlage, die mit einer Wärmepumpe arbeitet. Temperaturgeregelte und angenehme Kabinentemperatur also rund ums Jahr. Wer will da nicht die Saison verlängern?

Überhaupt ist die Greenline, trotz ihrer Öko-Attribute, alles andere als ein Schönwetter-Vor-



*Gefällige Linien und große Plicht. Die Heckplattform kann hochgeklappt werden.*

## UNTER DECK

Beim Innenausbau hat der Eigner die Wahl zwischen amerikanischer Weißeiche und Teak. Das Lagerboot ist in Eiche ausgebaut. Der Boden besteht aus Laminat in Wenge-Optik. Bei den Polsterbezügen bietet die Werft verschiedene Optionen an. Alle waagerechten Flächen werden durch Schlingerleisten eingefasst.

In den Decksalon gelangt man durch eine Schiebetür vom Achterdeck aus. Die Glaswand hinter der Pantry lässt sich unter das Hardtop klappen, sodass Plicht und Decksalon zu einer Einheit werden.

Durch die großen Fensterflächen und den hellen Ausbau gelangt viel Licht in den Decksalon, der darüber hinaus durch LED-Ketten indirekt beleuchtet wird. Solche sind in der Decke und den Sockeln der Möbel eingebaut.

Die Pantry im hinteren Teil des Decksalons ist üppig mit Stauraum ausgestattet. Eher außergewöhnlich und eine Folge des Energiekonzepts ist der Induktionsherd und der große Haushaltskühlschrank.

Vor der Pantry ist, etwas erhöht, eine Dinette mit U-Sofa und absenkbarem Tisch. Gegenüber davon ein Sideboard, das den elektrisch ausfahrbaren Fernseher beherbergt und die Audio-Anlage, die, vielleicht nicht so ganz praxistauglich, von oben in die Platte eingelassen ist.

Auf der Steuerbordseite ist der Fahrstand. Das Cockpit kommt praktisch ohne Analog-Instru-



*Ein heller Salon mit großen Scheiben für eine gute Rundumsicht und mit reichlich Stehhöhe. Nach achtern lässt er sich mit einer Schiebetür öffnen.*



*Dinette der Greenline 36.*



*Gut ausgestattete Pantry.*



Hier läuft alles zusammen: Der Bordstromverteiler befindet sich unter dem Fahrersitz. Mit dem Gerät oben rechts lässt sich die aufgenommene Stromstärke an die Stegsicherung anpassen..



Auf dem Aufbau befinden sich 1140 fest installierte Solarwatt. In der Praxis soll man laut Werft mit einer Stromausbeute von bis zu 30 Ampere rechnen können, die von den Platten in die Batterien geladen werden. Nicht so ganz glücklich scheint unter diesem Aspekt, der Antennenträger platziert zu sein. Er wird fast immer einen Schatten auf die Solarpanels werfen. Ob das in der Praxis aber tatsächlich relevant ist, hängt vom Nutzungsverhalten des Eigners ab.



Die Kojen im Bug sind groß und können wahlweise zusammen oder getrennt angeordnet werden.



Unterbelüftete Kojen.

mente aus und enthält im Wesentlichen ein Universaldisplay, die Bedienung für den Autopiloten, ein Display zur Überwachung des Fahrakus, die beiden Joysticks für die Querstrahlruder, die Umschaltung zwischen den Antrieben und die Motorsteuerung.

Geht man die Stufen zum Vorschiff hinunter, befindet sich backbords unter der Dinette die Unterflurkabine mit zwei Kojen. Gegenüber, unter dem Steuerstand, ist die Nasszelle mit Waschbecken, WC und abgeteilter Dusche.

Die Kabine im Vorschiff enthält zwei Kojen, die entweder geteilt oder als Doppelkoje genutzt werden können. Ansonsten befindet sich hier viel Schrankraum und anderer Stauraum. Licht kommt in die Bugkabine durch die beiden Rumpffenster.



Reichlich Stauraum in Schränken und Schapps



Der WC-Raum mit Waschbecken und getrennter Dusche.

zeigeboot für „Zeitgeist-Dandys“. Sie kann mit hoher Alltagstauglichkeit punkten und man kommt mit ihr auch dann noch sicher und vor allem komfortabel ans Ziel, wenn das Wetter mal nicht dem üblichen Klischee aus dem Fremdenverkehrsprospekt entspricht. Die Leistung des Dieselmotors ist dem Bootskonzept angemessen und das Unterwasserschiff steckt auch raues Wasser hervorragend weg.

Der Elektromotor punktet dagegen durch seine akustischen Eigenschaften bei glattem Wasser und Geschwindigkeiten um vier Knoten, wo er eine Laufzeit von etwa drei Stunden, also eine Reichweite von rund zwölf Seemeilen erreicht. Fordert man ihm hingegen die maximale Leistung ab, etwas oberhalb von fünf Knoten, sind die Akkus bereits nach einer knappen Stunde leer. So gesehen kombiniert das hybride Antriebskonzept das Beste aus den beiden Welten „Verbrennungsmotor“ und „Elektroboot“.

Will man langsam und leise fahren, tut man das elektrisch, will man schnell weit kommen, nimmt man dafür den Dieselmotor. Der Elektromotor sitzt unter der „Glocke“ zwischen Dieselaggregat und Getriebe. Er ist fest mit der Welle verbunden. Mit einer hydraulischen Kupplung wird der Dieselmotor von der Welle getrennt oder mit ihr verbunden. Beim Fahren wird dazu einfach kurz angehalten und ein Schalter auf dem Armaturenbrett umgelegt. Die Einhebelsteuerung wirkt sowohl auf den Dieselantrieb als auch den Elektromotor.

### Jetzt wird's elektrisch

Der Elektromotor wandelt nicht nur elektrische Energie in mechanische Energie um, sondern das funktioniert auch andersherum. Läuft der Dieselmotor, wird der Elektromotor zum Generator und liefert bis zu sieben Kilowatt elektrischer Leistung an den 240-Ah-LiPo-Fahrakku mit 48 Volt, der völlig getrennt von den übrigen Batterien nur zum Antrieb des E-Motors dient. Neben diesem Fahrakku verfügt das Boot über eine aus AGM-Batterien zusammengestellte 600 Amperestunden große Batteriebank für die Verbraucher, die im Wesentlichen mit 240 Volt Wechselstrom aus einem Inverter gespeist werden, was die Leitungsverluste minimiert und den Einsatz von sparsamen, komfortablen und gleichzeitig preisgünstigen Haushaltsgeräten erlaubt. Die Beleuchtung geschieht ausschließlich mit LEDs. Ankerwinch, die beiden Querstrahlruder und der Anlasser besitzen jeweils eine eigene Batterie.



Die Kette fällt gleich in den Eimer, sodass der Ankerkasten auch noch für andere Dinge, beispielsweise Fender genutzt werden kann.



Ankerwinch mit Verholspill und Kettenstopper. Als Option ist eine Kettenwaschanlage erhältlich.



Die Klüsen enthalten Rollen. Damit ergibt das Verholspill erst tatsächlich einen Sinn.



Der Bugspriet kann auch als Tritt genutzt werden. Der Bugkorb lässt sich öffnen.



Umschalter für die Aggregate.

## DATEN

Länge ü. a.	11,99 m
Wasserlinienlänge	11,32 m
Breite	3,75 m
Tiefgang	0,90 m
Verdrängung	7000 kg
Kojen	4/6
Kabinen	2 + Salon
Frischwasser	400 l
Treibstoff	700 l

### Motorisierung

Volvo Penta D3:	220 PS
E-Motor/ Generator:	10/7 kW
Option nur Diesel:	
Yanmar 8 LV	370 PS

### Solarpanel

Monokristallin:	1140 Watt
-----------------	-----------

### Preisbasis ohne MwSt.

ab 245 850 Euro (nur Dieselmotor)  
ab 275 750 Euro (Hybridantrieb)

### Vorführboot ohne MwSt.

329 219 Euro

### Vertrieb:

Pro Nautik AG  
Friedrichshafnerstr. 50  
CH-8590 Romanshorn,  
Telefon +41 (0) 71 / 4 66 14 14  
www.pro-nautik.ch

### Hersteller:

SVP-Yachts, Slowenien

### Stärken und Schwächen

- + elektr. Konzept
- + Bauqualität
- + Fahreigenschaften
- + hoher Komfort
- + hochwertige Ausstattung





*Energiezentrum: Unter dem Steuerstand sind die Batterien und die Ladetechnik untergebracht. In der schwarzen Kiste befinden sich die Fahrakkus. Die blauen Gehäuse enthalten Ladegerät und Wechselrichter.*



*Bewegungssicherheit an Deck.*



*Steuerstand und seitlicher Ausstieg.*

Geladen werden die Batterien aus verschiedenen Quellen: Auf See von der 180 Ampere leistenden Lichtmaschine des Dieselmotors und vom Solardach, das bis zu 30 Ampere liefern soll. Im Hafen kommt der Strom vom Landstromladegerät, das 80 Ampere Ausgangsstrom liefert.

Damit nicht versehentlich die Stegsicherung auslöst, kann die maximal mögliche Stromaufnahme bordseitig auf den Maximalwert des Landstromkreises begrenzt werden. Die Batterien dienen dann als Puffer für kurzfristig höheren Strombedarf, beispielsweise beim Kochen, durch die Klimaanlage oder wenn die optionale Spülmaschine zum Einsatz kommt. Ist der Strombedarf geringer als Landstrom und Solaranlage liefern, wird der „überschüssige“ Strom in den Batterien gespeichert.

Trotz Wechselstromverbrauchern handelt es sich vom Prinzip her um ein Gleichstromkonzept, bei dem die Stromaufnahme „zeitlich gestreckt“ wird. Das erlaubt auch komfortable Lösungen mit kurzfristig hohem Strombedarf, beispielsweise in der Pantry, wo ein Elektroherd mit zwei Induktionsplatten statt des sonst üblichen Gaskochers eingebaut ist und auch ein Mikrowellenherd zur Verfügung steht. Der Kühlschrank mit Gefrierfach bietet opulente 217 Liter Inhalt und stünde auch der heimischen Küche gut zu Gesicht. Sogar eine Spülmaschine ist auf der Zubehörliste zu finden.

#### **Bauweise**

Sowohl die GfK-Arbeiten als auch der Ausbau hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Schale und Deck sind aus Vinylsterharz im

Vakuum-Infusionsverfahren gebaut, was den Bootsbauern eine gute Qualitätskontrolle erlaubt und andererseits leichte Bauteile mit maximaler Festigkeit und Haltbarkeit garantiert. Die Standardfarbe ist weiß.

Die Beschläge an Deck, insbesondere die Klampen und Klüsen, sind ebenfalls sehr hochwertig ausgeführt und man sieht, dass das Boot von Leuten entwickelt wurde, die wissen, worauf es ankommt. Nur einen Handlauf am Dach auf der Backbordseite hätten wir uns gewünscht. Zwar ist der Aufbau asymmetrisch ausgeführt und man geht in erster Linie über die breite Steuerbordseite aufs Vordeck, aber es lässt sich halt nicht immer vermeiden, dass man bei Hafenmanövern auch mal die andere Seite benutzen muss.

Der Bugspriet dient der Aufnahme des Ankers, lässt sich aber auch zum Besteigen des Boots nutzen. Für diesen Fall kann man den Bugkorb auch öffnen.

Sehr sinnvoll erscheint uns die Schiebetür neben dem Steuerstand. Der Rudergänger kann auf direktem Weg auf das Laufdeck und das Vorschiff gelangen und muss nicht erst achtern über die Plicht.

## UNSER FAZIT

Die Greenline 36 ist eine außergewöhnlich komfortable Yacht mit einem ansprechenden und fast klassisch wirkenden Design. Gelungen ist der Hybridantrieb als Alternative zum reinen Dieselantrieb, auch wenn man dafür deutlich tiefer in die Tasche greifen muss. Mit dem Antriebskonzept ist die Werft seit Jahren Vorreiter und nach einigen finanziellen Turbulenzen unter dem neuen Management deutlich weiterentwickelt, was sowohl Bauweise als auch Technik angeht. Die von einer Mahle-Tochter in der Slowakei entwickelte elektronische Steuerung macht einen überzeugenden und ausgereiften Eindruck. Sie ist die Basis für einen vor einigen Jahren in dieser Bootsgröße kaum vorstellbaren Komfort. Viel Technik an Bord, insbesondere im Fall der Greenline 36 mit reichlich und komplexer Elektronik, stellt aber auch ganz neue Herausforderungen an die Werft. Sie muss neben Bootsbauern heute über entsprechende Fachleute verfügen, die in der Lage sind, ein solches System auch zu warten oder im Notfall wieder zum Laufen zu bringen. ■