

# Freie Fahrt ins Grüne

Da hatte wohl jemand die Nase im richtigen Wind. Auf die Greenline-Motorboote mit Hybridantrieb schien der Markt förmlich gewartet zu haben. Wir gingen an Bord und prüften nach, ob die Yacht ihre grünen (und anderen) Versprechen wahr machen kann.

Text: Stefan Detjen | Fotos: Andrea Rossi





## Mit Sonnenpower lautlos auf Kurs

### TECHNISCHE DATEN

Länge über alles	9,99 m
Breite	3,49 m
Tiefgang	0,70 m
Verdrängung	4500 kg
Dieseltank	430 l
Wassertank	300 l
Kabinen	1 + Salon
Schlafplätze	4–5
Standardmotorisierung	Cummins/Mercurier Diesel SDI 75-5
Max. Motorisierung	Cummins/Mercurier Diesel TDI 165-5

#### Höchstgeschwindigkeiten

- Elektrobetrieb ..... bis zu 6 kn
- Standardmotor 75-5 ..... bis zu 10 kn  
mit TDI 165-5 ..... bis zu 15 kn

#### Reichweiten

- Elektrobetrieb bei 4 kn ..... 20 nm
- Diesel 75-7 bei 7 kn ..... 700 nm

Kategorie ..... CE B 8  
Preisbeispiel: Version Hybrid ..... CHF 188'908 inkl. MwSt.  
mit Cummins/Mercurier 150.5

Werft: Seaway, Kroatien  
Vertrieb Schweiz: Pro Nautik AG, 8590 Romanshorn  
[www.pro-nautik.ch](http://www.pro-nautik.ch)

Idyllische Szene auf dem Bodensee: In der klaren Morgenstimmung eines sonnigen Herbsttages gleitet ein Schwanenpaar über das spiegelglatte Wasser. Da taucht am Horizont eine Motoryacht auf, kommt näher und fährt meternah an den Schwänen vorbei. Die drehen nicht mal die Köpfe ...

Diese märchenhafte Begegnung bei unserem Test ist das Resultat intelligent eingesetzter und kombinierter Technologien und zeigt auf, wie naturverbunden und rücksichtsvoll motorisierter Wassersport bereits heute sein kann.

Die schwanenfreundliche Motoryacht ist eine Greenline 33, die dank ihres Elektroantriebs lautlos an Gölas Lieblingstier vorbeiführt, ganz ohne einen Mucks und ohne Abgas. So ganz elektrisch unterwegs ist bei 5 bis 6 Knoten Schluss mit Geschwindigkeit. Aber wer Zeit hat (oder sie sich nimmt) kommt mit diesem «Speed» überall hin. Kein Wunder, finden immer mehr (Ex-) Segler Gefallen an dieser Form der neuentdeckten Langsamkeit, die dank fortschrittlichster Technologie wieder zurück zur Natur führt. Und wer trotzdem mal schnell von A nach B muss, legt den Hebel um und schaltet auf Motor. Dann übernimmt ein zuverlässiger 5-Zylinder Cummins/Mercurier Diesel SDI 75 (von Volkswagen Marine) die Antriebsrolle und lässt die Greenline mit 10 Knoten übers Wasser flitzen. Wer mit 15 Knoten unterwegs sein wil, muss das stärkere Diesellaggregat TDI 165-5 ordern. Schöner Nebeneffekt: Im Motormodus werden gleichzeitig die Lithium-Batterien geladen. Und selbst vor Anker bleibt die Greenline 33 energietechnisch nicht untätig. Bei Sonnenschein liefern die sechs

Solarmodule auf dem Dach bis zu 1,3 kW elektrische Leistung. Konkret heisst das: Mit einem einzigen Sonnentag sind die Batterien bereits zu 80 % geladen. Wer jetzt losfährt, kommt bei einer entspannten Cruising-Geschwindigkeit von 3 bis 4 Knoten bis zu 16 Meilen weit (bei voller Batterieladung liegen 20 Meilen Reichweite drin).

**Das pure Fahrvergnügen.** Wer hätte gedacht, das Langsamfahren so viel Spass macht? Lautlos aus der Box fahren und die Marina mit sanften Wellengeräuschen verlassen – daran muss man sich erst einmal gewöhnen. Instinktiv schaut man immer auf die Instrumentenanzeigen: Läuft der Motor überhaupt? Nach unserem Schlüsselerlebnis «Schwanensee» schalten wir von elektrisch auf Diesel um. Auch der Cummins/Mercurier-Antrieb zeigt sich von seiner angenehm leisen Seite, die gute Isolation trägt das Ihrige dazu bei. Hatte uns der 33-Füsser in der Marina mit seiner Wendigkeit überrascht, konstatieren wir jetzt ein tadelloses Fahrverhalten. Wir queren Wellen von Kursschiffen und aus eigener «Produktion» und stellen fest, dass der clevere Rumpf der Greenline 33 Wellen von vorne, seitwärts oder achtern mit spielerischer Leichtigkeit nimmt. Es muss am cleveren Rumpfdesign liegen, und auch die achterlichen Doppelkiele spielen dabei eine Rolle. Sie wirken wie Stabilisatoren und garantieren das bemerkenswert ruhige Seeverhalten ohne grosse Rollbewegungen. Dank der Kiele könnte man sogar trockenfallen, ohne dabei Welle, Propeller oder Ruder zu beschädigen.

**Widerstand ist zwecklos.** Speziell der Rumpf hat es in sich. Unter der Wasserlinie liegt die kleine Revolution, die auf umfassenden Entwicklungsarbeiten am Computer und im Schlepptank basiert. Ziel war eine extrem widerstandsfreie Rumpfform, mit der ein Elektroantrieb erst so richtig effizient arbeiten kann. Gefunden wurde ein (heute patentierter!) Superdisplacement®-Rumpf, ähnlich wie bei U-Booten – die müssen sich ja auch möglichst kraftsparend durchs Wasser bewegen. Verglichen mit Gleitern oder Verdrängern bietet ein Superdisplacement-Rumpf bei unterschiedlichsten Seebedingungen die sicherste und angenehmste Art des Vorwärtskommens, charakterisiert durch ein weiches und stabiles Kursverhalten, das bei unserem Test sehr positiv auffiel. Korrekturen bei Wellen benötigen nur sehr wenig Ruderbewegung, sofort liegt die Greenline wieder souverän auf Kurs. Geringerer Wasserwiderstand bringt jede Menge weiterer Vorteile: weniger Wellen, weniger Dieserverbrauch, weniger Tankstopps, mehr Autonomie, weniger Unterhaltskosten – dafür aber eine grössere Reichweite. Rein rechnerisch kann es die Greenline

33 mit den Verbrauchszahlen und CO<sub>2</sub>-Emissionen einer gleich grossen Segelyacht mit Hilfsmotor aufnehmen. Gegenüber eines Motorgleiters gleichen Kalibers kommt die Greenline 33 mit vier mal weniger fossilem Brennstoff pro Seemeile aus und reduziert den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um glatte 75 %.

**Home green home.** Was an der Greenline 33 fasziniert, ist das rundum durchdachte und gelungene Konzept aus einem Guss. Hier passt eines zum anderen. Die Greenline Hybrid Solar ist ein kleines, eigenständiges Kraftwerk, das Sonnenenergie, Kraftstoff oder Landstrom als Energiequellen kombinieren kann. Das System ist komplex und trotzdem einfach, die Hybrid-Steuerung kinderleicht zu bedienen. Alle Systeme werden elektronisch permanent

- 1 Mit einer Sonnenladung 16 Meilen lautlos cruisen.
- 2 Ein Beispiel an Übersichtlichkeit und Ergonomie: der Steuerstand.
- 3 Wahlweise drinnen oder draussen kochen.

kontrolliert, scheint die Sonne oder läuft der Motor, werden die Batterien automatisch aufgeladen. Dank eines 3 kW Inverters steht auch immer genügend 230V Wechselstrom zur Verfügung. Dadurch werden ein Wohn- und Lebenskomfort wie zu Hause möglich, ein grosser Kühlschrank, Mikrowelle und Espressomaschine sind an Bord ganz selbstverständlich, und selbst energiefressende Wasserkocher oder Haarföhns bringen den Skipper (und die Sicherungen) nicht zum Verzweifeln. Der erste Eindruck beim Anbordkommen wird vom Raumerlebnis geprägt, alles ist hell und grosszügig, 360 Grad Rundumblick inklusive. Die gläserne Salontür verschwindet fast gänzlich, aussen und innen verschmelzen. Das bereits geräumige Cockpit mit seinen Eckbanksitzen vergrössert sich durch das Absenken der Heckklappe zur Badeplattform nochmals um 8 Quadratmeter – ganz ohne störende Stufe. Cockpit, Pantry, Salon und Steuerstand befinden sich auf der gleichen Ebene. Die Lehne des Steuersitzes kann umgeklappt werden, und der Doppelsitz steht dann für den Salonbereich zur Verfügung, bei geöffneter Salontür kann sowohl innen als auch aussen gekocht werden – Skipper und Smutje arbeiten also nie auf isoliertem Posten, sondern immer inmitten des Geschehens. Sehr gefällig auch das Ambiente, der edle Holzlook ist richtig dosiert, um das Interieur nicht optisch schwer zu machen. Die Steuerkonsole wirkt aufgeräumt und übersichtlich, die Anzeigen und Schalter für Elektro- und Dieselbetrieb sind farblich getrennt. Das solide Steuerrad mag im Salon-Look vielleicht etwas wuchtig wirken, aber zum Fahren und Manövrieren ist das Format perfekt. Drei Stufen führen dann zur Bugkabine, auch dort kommt durch eine 180 Grad umlaufende Fensterfront keine Platzangst auf. Die herrlich grossen Betten (80 x 200 cm) können aus der V-Position mit einem Handgriff zusammengeschoben werden. Das verschwenderisch grosse Badezimmer mit WC kann vom Gang aus oder direkt von der Kabine betreten werden. Erfahrene Yachtverkäufer wissen, dass die Skipper-Damen speziell dem Bad und der Pantry grossen Wert zumessen. Mit der Greenline 33 sammelt man dabei sehr viele Pluspunkte, denn auch diese Bereiche liegen auf dem gleich hohen Level der Grundidee und mussten nicht zu Gunsten aufwändiger technischer Lösungen zurückgestutzt werden. Das hat mit dem eben erwähnten Gesamtkonzept zu tun, hier stimmt einfach alles, von der Philosophie übers Konzept bis hin zum sorgfältig verarbeiteten Detail. Trotz Komfort und Wohnlichkeit wirkt die Greenline sehr schiffig, sie ist ein geradlinige, schnörkellose und gut durchdach-

te Yacht. Das ganze Cockpit und die Seitengänge sind gut überdacht, das Vorschiff bietet genug Platz für Anlege- oder Ankermanöver. Für Sonnenhungrige bietet das vordere Kajütdach Platz für entspannte Bräunungspositionen. Das obere Dach ist für die technische Sonnenaktivität reserviert und komplett mit sechs Standard-Solarmodulen ausgelegt, das 3,2 mm starke Safetyglas steckt auch Hagelschlag locker weg.

**Zu schön, um wahr zu sein?** Es fällt schwer, am Greenline-Konzept und seiner Umsetzung etwas auszusetzen. Sicherlich trägt die ausgereifte Entwicklung dazu bei. Das von J & J Design initiierte Projekt wurde 2007 gestartet, bereits Anfang 2008 stieg Volkswagen Marine als Entwicklungspartner ein. Das Designbüro der Brüder Jernej und Japac Jakopin kann sich auf eine fast 30-jährige Erfahrung stützen und kennt mit rund 250 Designs und Konstruktionen von Motor- und Segelyachten die Anforderungen, aber auch die Möglichkeiten, einer neuzeitlichen Yacht. Immerhin



## Eine helle Freude



haben bereits 33 ihrer Yachten den «Boat of the Year» Award in der jeweiligen Kategorie abgeholt. Und die Zeit war reif für eine «grüne» Yacht wie die Greenline. Seit Beginn der Serienproduktion (Januar 2010) wurden bereits 80 Einheiten ausgeliefert. Die Erfahrungen sind durchs Band positiv. Auch die modernen Lithiumbatterien vermögen zu überzeugen. Mit einer Lebenserwartung von acht bis zehn Jahren und Tausenden von Ladezyklen sind sie normalen Batterien weit überlegen. Sie überstehen auch Entladungen bis zu 100 % ohne Probleme. Durch die hohe Leistungsdichte (es stehen 240 Ah bei 48 Volt zur Verfügung), die kompakte Masse (7-mal leichter und nur 1/3 der Grösse normaler Batterien) und die Wartungsfreiheit sind Lithium-Batterien die erste Wahl für die Greenline Hybrid. Und der Preis? Solardach, Hybridantrieb, VW Marine Diesel, 270 Liter Kühlschrank mit Gefrierfach, schöne Holzarbeiten, tadellose Verarbeitung – das muss ja astronomisch viel kosten!?! Muss nicht. Hersteller Seaway, mit Sitz in Slowenien, versteht nicht nur sein Handwerk, sondern auch, wie man effizient

produziert. Cleveres Design, abgestimmtes Engineering, 5-Achs-Fräsen, modernste Hard- und Software und 250 spezialisierte Ingenieure und Bootsbauer garantieren dafür, dass diese 10-Meter-Yacht ein sehr attraktives Preis-/Leistungsverhältnis aufweist. Wer dazu noch die günstigen Unterhaltskosten (mit Sonnenenergie fährt man gratis!) dazuzählt, bekommt viel Boot für wenig Geld. Selbst wenn man auf der Optionenliste fleissig ankreuzt (unser Testboot hatte so ziemlich alles, was lieferbar war), es bleibt im bezahlbaren Rahmen. Wer dann noch immer etwas in der Bordkasse übrig hat: Die Greenline gibt es neu auch als 40-Fuss-Version ... einfach märchenhaft.

- 1 Platz für zwei Sonnenliegen.
- 2 Umklappen und mehr Platz schaffen: die Heckklappe wird zur Badeplattform.
- 3 Green-Power: Die Greenline macht ihren Weg im Wellengang.

Telefon +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35  
 info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

my charter  
 a registered Trade Mark of my yacht & charter ag

Bahamas: Die Welt der 1001 Cays – Sardinien: Die Karibik des Mittelmeers – mehr in der my charter™ Broschüre  
 Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™