





energie bündel

Bewährte Hybrid-Technologie in modernem Design. So präsentiert sich die neue Greenline 36, die in bekannter Manier vielen Ansprüchen gerecht wird. Lautloses Gleiten und flottes Cruisen, eingebettet in einen wohnlichen Lebensraum. Und fit für alle vier Jahreszeiten.

W

er es nicht erlebt hat, kann es kaum nachvollziehen. Das Gefühl, mit einer gestandenen Motoryacht von 11,40 Metern Länge lautlos über das Wasser zu ziehen. Nur ein leises Surren, ganz weit weg im Motorraum erinnert dran, dass dieses Phänomen nicht von Geisterhand sondern von einem Elektroantrieb hervorgerufen wird, der die Greenline 36 mit bis zu 5,6 Knoten Geschwindigkeit über den See bewegt. Es fühlt sich ein wenig an wie Segeln ohne Segel. Vielleicht auch wie Rudern ohne Riemchen. Mit dem Unterschied, dass man dabei nicht ins Schwitzen gerät, sondern in gemüthlicher Position, eventuell mit seinem Lieblingsgetränk in der Hand oder seiner Lieblingsfrau im Arm, die vorbeiziehende Landschaft genießt. Und das umgeben von höchstem Komfort, in beinahe vollkommener Stille. Kein Motorlärm, kein Segelschlagen, keine Abgase. Nur grossartiges Naturkino ringsum, das einlädt, in der Betrachtung Energie zu tanken, in die Ruhe zu kommen, abzuschalten. Unzählbare Lebensmomente als Geschenk zu empfangen.

Die Greenline 36 Hybrid bietet definitiv Lebensqualität. Für Motorbootfahrer, aber auch für Segelboot-Besitzer, die in der Hybrid-Version einen Rettungsanker sehen, um ihre Passion nicht an den Nagel hängen zu müssen, wenn im Alter Kraft und Beweglichkeit nachlassen und der Segelsport zu anstrengend wird. Hinzu kommt das intelligente Raumkonzept, dass der Greenline eine uneingeschränkte ganzjährige Allwettertauglichkeit ohne Komfortminderung bescheinigt. Wer einmal einen sonnigen Wintertag auf dem See erlebt hat weiss, wie schön Bootfahren in der kalten Jahreszeit sein kann.

Technik leicht gemacht

Die Greenline 36 wird in unterschiedlichen Ausführungen und Motorisierungen angeboten. Mit und ohne Elektromotor. In der von uns getesteten Hybrid-Version kommt jedoch ausschliesslich ein Volvo Penta D3-220 EVC E zum Einsatz. Das Dieselaggregat wurde speziell für Hybrid-Antriebe umgerüstet und leistet 220 PS. Der Elektromotor mit integriertem 7-kW-Generator sitzt zwischen Motor und Getriebe, fördert zehn Ki-

lowatt und wird mittels hydraulischer Kupplung an den Dieselmotor gekoppelt. Hört sich kompliziert an, ist aber nicht. Zumindest nicht in der Handhabung für den Steuermann, der einfach mittels Kippschalter zwischen den Modi Strom- oder Dieseltreibetrieb entscheiden kann. Alles elektronisch gesteuert.

Ebenso simpel funktioniert das gesamte elektrische Management, das von vier photovoltaischen Panels auf dem Dach (1140 Watt) unterstützend wird. Durch die Einspeisung von Strom aus Sonnenkraft in die Batterien verwandelt sich das Boot in eine vom Landstrom unabhängige Einheit. Zwar reicht der Zufluss an Energie nicht für eine dauerhafte Fahrt unter Elektroantrieb, aber sämtliche Verbraucher an Bord finden damit ihr Auslangen. Ein paar Tage vor Anker bei voller Funktionsfähigkeit aller elektrischen Geräte oder ein Liegeplatz ohne Landanschluss stellen für die Greenline daher überhaupt kein Problem dar.

Mal surren, mal schnurren

Bei einem Leergewicht von 7,5 Tonnen und nochmal 1,5 Tonnen mehr, wenn die Tanks voll und die Yacht für den Urlaubstörn ausgestattet ist, liegt die Fahrdauer unter Elektroantrieb bei rund zwei Stunden. Dem Wert liegt eine Geschwindigkeit von 4 Knoten zu Grunde, die auch als optimale Marschfahrt angegeben wird. Wer den Stromhebel ganz auf den Tisch legt, schafft zwar 5,6 Knoten, verringert aber dadurch seine Betriebsdauer gleichmal um 30 bis 50 Prozent. Bleibt man unter 4 Knoten, wirkt sich dies zwar positiv auf der Guthabenseite aus, aber nicht so elementar wie bei der Überschreitung der optimalen Marschfahrt. Im ersten Moment könnte man enttäuscht sein von lediglich zwei Stunden Flüsterfahrt. Aber das lässt sich schnell relativieren, denn in diesen zwei Stunden bewegt sich die Yacht immerhin knapp 14 Kilometer vorwärts. Eine schöne Strecke auf jedem See und in den meisten Fällen auch genug Reichweite um seinen Lieblingsankerplatz anzusteuern. Unter Elektrobetrieb saugt der Motor seine Energie aus Lithium-Polymer-Batterien, zusammengeschlossen in eine 48 Volt-Einheit mit einer Kapazität von 240 Ah. Grössere Kapazitäten würden zwar mehr Reichweite generieren, brächten aber

GREENLINE 36

| | |
|-----------------|--------------------------|
| Länge: | 11,40 m |
| Breite: | 3,75 m |
| Tiefgang: | 0,90 m |
| Verdrängung: | 7500 kg |
| Treibstofftank: | 760 l |
| Wassertank: | 400 l |
| Motor: | VP D3-220 EVC E |
| Basispreis: | CHF 333.547.- inkl. MWST |

PRO NAUTIK AG

Friedrichshafnerstrasse 50
CH-8590 Romanshorn
Tel: +41 71 466 14 14
www.pro-nautik.ch

auch mehr Gewicht ins Boot und würden zum Aufladen eine wesentlich längere Dieselpphase benötigen. In der serienmässigen Konstellation reicht eine Motorstunde mit dem Diesel und der Stromtank ist wieder gefüllt. Für zwei weitere Stunden himmlische Ruhe. Tüftler, die den Dieselmotor immer wieder kurz zwischen den Elektrofahrten laufen lassen, kommen auf eine noch kürzere Gesamtladezeit.

Mit einem Tankvolumen von 760 Litern für den Dieseltreibstoff lässt sich die Greenline 36 natürlich auch als reine Motoryacht über lange Distanzen betreiben. In dieser Gangart liegt die Höchstgeschwindigkeit wie für einen schnellen Verdränger üblich bei rund 16 Knoten. Ausreichend Speed, um mal auf die Schnelle sein Ziel zu erreichen.

Hilfe von allen Seiten

Der Gashebel ist der gleiche, egal, ob unter Strom oder Dieselpower. Nur das Ansprech-



verhalten verändert sich komplett. Während der Diesel prompt auf Veränderungen aus der Kommandozone reagiert, erbitet sich der Elektromotor eine verzögerte Umsetzung der Anweisungen. Was auf offenem Wasser kein Thema ist, gestaltet sich im Hafen bei Ab- und Anlagemanövern als gewöhnungsbedürftig. Rasches Aufstoppen oder ein kurzer Schub vorwärts, um das Heck zu drehen, funktioniert nicht. Alternativ könnte man das Manöver mit dem Diesel absolvieren. Aber wer will das schon? Nicht wegen der Ökobilanz, sondern weil man seinem Stegnachbarn mit dem V8-Racer beweisen will, das silent halt doch beautyfull ist. Greenline ist da ganz auf der Seite ihrer Kunden und bietet als Manöverhilfe leistungsstarke Bug- und Heckstrahlruder an. Und, neu bei der 36er, auch eine Seitentür beim Steuerstand, um rasch nach draussen zu gelangen. So ausgestattet, funktioniert das Anlagen dann wirklich ganz einfach.





Das Fahrverhalten auf dem Wasser bei vier Knoten und Stromantrieb braucht keine grosse Erklärung.

Die Kurstreu ist ausreichend. Fertig. In der Praxis: Autopilot rein und das Leben an Bord geniessen. Kontrollfreaks finden am Steuerstand ein Datendisplay, das permanent über Stromverbrauch, Geschwindigkeit, Reichweite usw. informiert. Unter Dieselmotor gibt es zum Fahrverhalten auch nicht besonders viel zu berichten. Die Greenline 36 ist eine Yacht, die von jedem gefahren werden kann. Keine Bockigkeiten, kein Trimmen, keine Schräglage, kein Stampfen. Mit dem hochgezogenen Steven geht der Rumpf durch die Welle wie das Messer durch die weiche Butter. Was darauf schliessen lässt, dass es ruhig auch mal so richtig kacheln kann, ohne das Kapitän und Boot aus ihrer Ruhe geraten.

Modernes Design, neue Features

Die Greenline 36 kann als Nachfolgerin der Greenline 33 angesehen werden. Stellt aber rein optisch eine komplette Neukonstruktion dar. Unter der Federführung von J&J Design gelang der slowenischen Werft SVP Yachts aus Begunje eine äusserst attraktive

Linienführung im modernen Yachtbau-Stil. Eine Symbiose aus Dynamik, Eleganz, Komfort und Funktion. Die Innenraumgestaltung wurde in grossen Zügen vom Vorgängermodell adaptiert, weist aber als zusätzliches Highlight einen zweiten Schlafraum in Form einer Unterflur-Doppelkabine auf. Gut dimensioniert, ideal für die Unterbringung von Gästen, Kindern oder falls die Bordfrau mal flüchten muss. Vor dem schlafraubenden Schnarchgeräusch ihres total entspannten Kapitäns.

Das Leben an Bord der Greenline 36 ist ein totaler Genuss. Das kann man nicht beschreiben, das muss man erleben. Helles Holz, Licht durchflutete Kabinen, viel Bewegungsfreiheit, Stehhöhe und eine gelungene Interieur-Gestaltung begeistern. Ebenso wie die zahlreichen gelungenen Details. Der Fernseher, der auf Knopfdruck aus dem Sideboard fährt, die Badeplattform, die sich elektrisch öffnet und schliesst, das Doppelbett in der Bugkabine, dass mit zwei Handgriffen in zwei Einzelkojen verwandelt werden kann, die serienmässige Klima/Heizanlage, die in allen Kabinen wirkt, die hintere Kabinenverglasung, die sich komplett öffnen lässt und eine kleine Cockpit-

Bar freigibt oder der asymmetrisch gestaltete Kabinenaufbau. Dadurch entstand an Steuerbord, an jener Seite, an der sich auch Steuerstand und Seitentür befinden, ein wesentlich breiteres Gangboard als an Backbord. Das ist nicht nur praktisch beim An- und Ablegen, sondern bietet auch auf dem Weg zur Bug-Sonnenliege oder zum Ankerkasten maximale Sicherheit.

Alle Features und Detaillösungen machen Sinn. Kein Schnickschnack, sondern funktionelle Parameter, die das Leben an Bord erleichtern, das Wohlfühl steigern. In gleicher Weise positiv können wir die Verarbeitung bewerten. Professionell und hochwertig. Vom Maschinenraum bis zu den Photovoltaik-Panelen am Kabinendach. Dass sich die Werft auch bei den Materialien und Geräten nicht lumpen lässt, dokumentiert ein Blick in die Pantry. Selbstschliessende Schubladen mit Scharnieren von Blum, Induktionsherd, Mikrowelle mit Ofen sowie ein 217-Liter-Kühlschrank der besten Energieklasse können hier aufgeführt werden.

Philosophie mit Nachhaltigkeit

Die Greenline 36 Hybrid kann Wassersportlern etwas bieten, was die meisten anderen Yachten nicht können. Es ist das Wechselspiel zwischen Elektro- und Dieselantrieb, dass der Yacht ihr besonders Merkmal verleiht. Und es ist die Philosophie dahinter, die eine ganz bestimmte Käuferschicht ansprechen wird. Wobei sich diese nur bedingt aus dem Ökolager generieren wird. Der grüne Gedanke darf zwar durchaus anregend sein, mehr aber auch nicht. Denn die effektive Energieeinsparung erscheint in Anbetracht der durchschnittlichen Motorleistung pro Jahr auf unseren Binnengewässern eher marginal. Eine Aussage, welche die Bestrebungen der Werft in Hinblick auf eine saubere Umwelt unter keinen Umständen schmälern soll. Was SVP Yachts mit der Hybrid-Technologie anbietet, ist zweifelsohne ein gewichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Die zukünftigen Eigner werden sich in erster Linie aus Wassersportlern zusammensetzen, die den Gedanken der Freizeit auf dem Wasser im Rahmen des neuen Bewusstseins definieren. Erholung und Regeneration durch Ruhe und Beschaulich-

keit. Eingebettet in zeitgemässen Komfort. Hybrid darf man dann auch im doppelten Sinne verstehen, denn aufgrund der gegebenen Parameter wird sich die Kontroverse zwischen Segelboot- und Motorbootfahrern an Bord der Greenline 36 Hybrid in Wohlgefallen auflösen. Mit der Greenline 36 Hybrid erwirbt der Käufer eine absolut ausgereifte, gut durchdachte und sehr hochwertig gefertigte Motoryacht mit Elektro- und Dieselantrieb. Das gebotene Energie- und Steuermanagement sowie die feinen Fahreigenschaften vereinfachen das Leben an Bord. So bleibt mehr übrig von dem was wir uns wünschen. Zeit für uns, für den Partner, die Familie, für Freunde. Das scheint eine Überlegung wert.

T MAX WAGNER

F WERFT / MAX WAGNER

