

Die Zukunft ist angekommen

Für viele ist die Greenline 33 Hybrid DIE Innovation der letzten Jahre im Bootsbau. Tatsächlich ist es hier gelungen, nicht nur den Antrieb, das Energiemanagement, die Fahreigenschaften oder die Raumaufteilung je für sich zu optimieren, sondern ein stimmiges Ganzes zu kreieren.



Dem Konzept der Greenline liegt eine zentrale Überlegung zu Grunde: «Die Leute wollen eigentlich gar nicht in erster Linie schnell Bootfahren», ist Japac Jakopin von J&J Design überzeugt. «Wir glauben, dass 15 Knoten absolut ausreichen – folglich müssen die Fahreigenschaften eines Bootes für den Bereich von 0 bis 15 Knoten optimiert sein.» Hier setzt der so genannte Superdisplacement-Rumpf der Greenline 33 an: Das spezielle Unterwasser ist wirksam bis zu einer Geschwindigkeit, die der doppelten theoretischen Rumpfgeschwindigkeit entspricht – bei einem 10-Meter-Boot rund 15 kn. In diesem Geschwindigkeitsbereich benötigt die Greenline 33 nur halb soviel Energie wie ein vergleichbares Verdrängerboot und gar nur einen Viertel gegenüber einem doppelt motorisierten Gleiter. Neben dem geringen Kraftstoffverbrauch sorgt die Rumpfkonstruktion auch für ein weiches und stabiles Fahrverhalten. Auch dies ein grosser Vorteil gegenüber «normalen» Booten, die erst in Gleitfahrt von ihrer Formstabilität profitieren können.

Vielseitiger Antrieb

Neben dem Rumpf ist das Hybridsystem das Kernstück der Greenline 33. Das ganze System läuft über einen so genannten «eM/G» (elektrischer Motor/Generator), an den ein Wendegetriebe montiert ist, von dem dann die Propellerwelle angetrieben wird. Im Elektrobetrieb wird der eM/G von der Batteriebank versorgt, umgekehrt werden im Dieselpetrieb durch den eM/G die Batterien geladen.

Im Elektrobetrieb beschleunigt das Boot bis maximal 6 kn. Bei einer Reisegeschwindigkeit von rund 4 kn verfügt die Greenline bei geladenen Batterien über eine Reichweite von rund 20 Seemeilen – ohne Nachladung durch die Solarzellen. Bei normaler Sonneneinstrahlung wird tatsächlich ungefähr gleich viel Energie produziert, wie bei dieser Geschwindigkeit gebraucht wird. Das bedeutet, dass die Greenline in diesem Fall völlig autonom unterwegs ist. Im Dieselpetrieb beschleunigt das Boot je nach Motorenversion auf bis 15 kn.

Die anderen Betriebsarten betreffen die Zeit vor Anker oder im Hafen: Der benötigte Strom kommt dann entweder aus den Batterien (wenn die Solarzellen auf dem Dach genügend nachladen), vom Landstromanschluss oder er wird mit dem Dieselmotor via eM/G erzeugt.

Im Zusammenhang mit dem Energiemanagement an Bord gibt es vor allem eine Frage: Wie viel Energie können die Batterien speichern? «In den letzten Jahren wurden grosse Fortschritte erzielt», sagt Japac Jakopin. «Wir arbeiten mit Lithium-Polymer-Batterien, die einerseits nicht allzu schwer, andererseits aber doch relativ sicher sind. Noch besser wären Lithium-Ionen-Batterien, aber da bewegt man sich dann im Starkstrom-Bereich um 300 bis 500 Volt.» Ein Aspekt sind die Kosten: Der Aufpreis für Lithium-Polymer-Batterien (anstelle der gewöhnlichen AGM-Batterien) beträgt bei der Greenline 33 satte 10 000 Franken.

Praktisches Interieur

Vom überdachten Achterdeck – der Spiegel als herunterklappbare Badeplattform ist eine weitere spannende Idee – gelangt man durch eine Schiebetüre an der Pantry vorbei in den Salon. Dieser Durchgang ist zwar etwas schmal, wenn aber das achterliche Fenster beim Pantryblock offen ist, fällt das nicht auf. Der gesamte Salon ist dank der grossen Fensterflächen rundum hell und freundlich – die 2 m Stehhöhe tragen das ihrige dazu bei. Beidseits des aufklapp-

baren Salontisches laden grosszügige Sofas zum Sitzen ein. Zusätzlich kann die Steuerbank nach achtern geklappt werden, wodurch weitere Sitzplätze am Tisch zur Verfügung stehen. Der Steuerstand selber ist übersichtlich eingerichtet, die nötigen Instrumente sind sinnvoll platziert. Ein Schiebefenster lässt den Steuermann – sofern er das will – den Fahrtwind spüren.

Die erwähnte L-förmige Pantry ist gut ausgerüstet mit Spüle, zweiflammiger Glaskeramik-Herdplatte, Backofen und einem Kühlschrank (Standard 65 l, optional 270 l). Die elektrischen Geräte laufen mit 220 V – ein weiterer Vorteil des Greenline-Energiemanagements.

Im Vorschiff, drei Tritte weiter unten, befinden sich die Nasszelle sowie die Bugkabine. Letztere überrascht mit zwei grossen Einzelkojen (80 x 200 cm), die entweder auseinander oder in der Mitte respektive an der Steuerbordseite zu einer Doppelkoje zusammengeschoben werden können. Verschiedene Stauräume und ein Kleiderschrank bieten genügend Platz für die persönlichen Sachen. Und auch hier gilt: Die Fenster lassen viel Licht und die Dachluke frische Luft herein.



Punkt für Punkt

Fahreigenschaften



Schnelle Geschwindigkeiten und rassige Spritzfahrten sind auf der Greenline 33 nicht gefragt. Dafür liegt sie angenehm in der Hand, wobei die Steuerbewegungen etwas direkter ansprechen dürften. Zwei seitliche Kiele im hinteren Bereich des Rumpfes verleihen dem Boot zusätzliche Kursstabilität und schützen zudem den Propeller. Mindestens auf Binnengewässern ist die Standardmotorisierung mit 75 PS absolut ausreichend (Option: 165 PS).

Konzept



Der Grundpreis der Greenline 33 liegt bei 137 500 Franken – allerdings nur mit einem Dieselmotor ausgestattet, ohne Hybridantrieb und ohne Solarzellen auf dem Dach. Konsequenterweise dürfte diese Version gar nicht angeboten werden. Mit Hybrid und Solarzellen beginnt die Preisgestaltung bei 172 000 Franken (inkl. MwSt.) – immer noch ein fairer Preis. Hinzu kommen der Transport und die Anpassungen an die CH-Spezifikationen.

Greenline 33 Hybrid

Ausstattung



Was es braucht, ist an Bord vorgesehen. Besonders erwähnenswert sind die elektrischen Gerätschaften – TV, Kühlschrank, Kochherd, Boiler – die allesamt mit 220 V laufen. Das hat den grossen Vorteil, dass konventionelle Haushaltsgeräte verwendet werden können. Nicht in der Standardausstattung vorgesehen aber sicher eine gute Option sind das Teakdeck, die elektrische Ankerwinde und das Bugstrahlruder.

Details



Verschiedene gute Ideen runden das positive Gesamtbild der Greenline 33 ab. Sei es der als Badeplattform absenkbarer Spiegel, die Relling mit einer Öffnung im Bugkorb, die Türe in der steuerbordseitigen Bordwand oder das grosse, nach oben aufklappbare Fenster achterlich der Pantry zur Plicht. Mit diesen und anderen Details beweisen die Konstrukteure, dass ihnen das ganze Boot und nicht nur ein einzelner Aspekt wichtig ist.



ZU BESUCH BEI SEAWAY

Die letzten paar Sätze im Greenline-Prospekt bringen es auf den Punkt. «J&J Design, Seaway und Volkswagen Marine haben die gleiche Vision für die Zukunft des Bootssports: Daraus ist die Greenline 33 entstanden. Die Unternehmen sind sich einig, dass dieses kompakte und dennoch grosszügige «Volksboot» den Bootssport nicht nur näher an ein breites Publikum tragen wird, sondern auch, dass die Greenline 33 in Zeiten des ökologischen und ökonomischen Wandels als attraktive und zeitgemässe Alternative wahrgenommen werden wird.» Die beiden Brüder Jernei und Japac Jakopin (Bild) arbeiten seit Jahren mit Erfolg als Designer in der Bootsbauindustrie. Beim Besuch im slowenischen Bled erklärte Japac Jakopin mit Feuer und Enthusiasmus die Besonderheiten der Greenline 33.

GREENLINE

Werft	Seaway (SLO)
Design	J&J Design (SLO)
LüA	9,99 m
Breite	3,49 m
Gewicht	ca. 4500 kg
Wassertank	300 l
Treibstoff	400 l
CE Kategorie	B / 6 Personen C / 10 Personen
Motorisierung	VW Marine Diesel
Leistung	55 kW (75 PS)
Basispreis	ab CHF 137 556.– ohne Hybridantrieb und Solarzellen
Hybrid/Solar	ab CHF 171 988.–
Optionen	u.a. Lithium-Polymer-Batterien (9469.–), Teak Cockpit (8436.–), Heizung (3788.–), Transport, Einfuhr und CH-Spezifikationen (14 600.–). alle Preise in CHF inkl. MwSt., ab Werft
Pro Nautik AG AG, 8590 Romanshorn Tel. 071 466 14 14, www.pro-nautik.ch	

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina-online.ch

www.marina-online.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56