

Description and Impressions

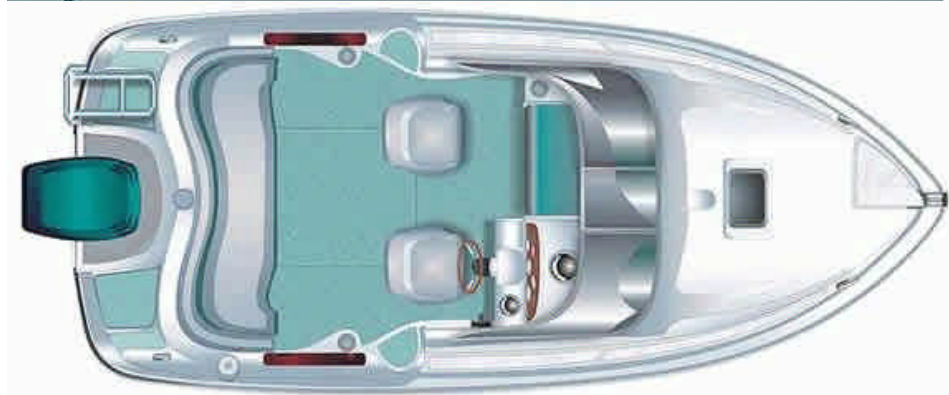
CONTENTS

Boat
Main Accessories:
Other navigation and fun accessories
Engine
Descrizioni e commenti
Prua
Pozzetto e poppa
Cabina
Prestazioni e navigazione
Optional della barca ed altri accessori
Costi

BOAT

Shipyard : Galeon, Poland www.galeon.pl (slow)
www.galeon.de, <http://www.orka-studio.com/galeon.htm> (faster)

Model : Galia 530, day cruiser, anno 2003
Dimensions : 5.37 x 2.38 x 1.56
Depth : 0.26
Weight : 670 kg
Propulsion : 60 – 150 PS, max xxx kg
Max people : 5 (2 beds)



Main Accessories:

Standard
Navigation lights
Fuel Tank 130 lt. Alu. + level indicator
Complete padding (intern, extern)
Intern light

Optional

Passenger seat
Ski-bar (pull-out)
12V cockpit-plug
Bimini top, aluminum
Transport cover
Navman 4200 (with fuel-measure)
extern Shower, 20 lt. water-tank

Other navigation and fun accessories

Security Equipment, Cords, Buoys, Anchors, Binoculars, Compass
Water ski + Ring (Ciambella)

ENGINE

Brand : Honda 90 PS, 4 stroke, outboard
Type: : 90 hp, Switzerland -version, year 2003
Weight : 179 kg
Tours/min : range 5000 – 6000, 66.6 kw at 5400
Accessories : electronic steering and trim, propeller extra.

DESCRIZIONE E COMMENTI

In breve, la Galia 530 é un simpatico day cruiser, pratico e piacevole.
Le rifiniture sono molto buone e in mare la barca si porta bene.
Ed il tutto ad un prezzo più che concorrenziale.





Prua

La Galia si presenta con una linea sportiva e moderna. La prua è abbastanza inclinata ed a prima vista non sembra tanto comoda e sicura. Dal pozzetto, l'accesso a prua è facilitato dagli scalini laterali interni e da un corrispondente abbassamento della murata. Lateralmente corre un bordo che si restringe verso prua e fa sì che il passaggio richieda una certa destrezza ed abitudine. A parte il remoto rischio che il piede scivoli o si inciampi nel corrimano della prua, quel che succede facilmente è di picchiare lo stinco contro le luci di navigazione. Il corrimano in inox rende lo spazio di prua sicuro e sfruttabile. La sicurezza è accresciuta dalla superficie antiscivolo di buona tenuta. In cima alla prua si trova un ampio gavone autosvuotante per l'ancora ed un reggiancora esterno. L'inclinazione della punta delle prua non permette di sfruttarne tutta la lunghezza al momento dell'aprodo e rende l'accesso dal molo inutilmente difficile.

Pozzetto e poppa

Il pozzetto appare da subito com'è: spazioso e piacevole. Perfino 4 persone possono muoversi abbastanza liberamente. Sui modelli dal 2003 i 2 sedili sono sostituiti da 2 vere poltrone, molto comode, in similpelle blu (bella, ma assai scottante sotto il sole) ed a buona tenuta laterale. Sono girabili e spostabili avanti-indietro. Purtroppo, per la guida in piedi ci si può appoggiare contro le poltrone solo con la parte sotto il ginocchio (io sono 1.85 di altezza), il che non è molto stabile e comodo.

Purtroppo la grandezza delle 2 comode poltrone è tale che l'apertura del grande ripostiglio centrale è possibile solo in una ben precisa posizione delle sedie.

Al centro della barca e sotto tutto il pozzetto esterno, si trova un grande spazio vuoto, alto ca. 50 cm, largo ca. 80 cm e lungo ca. 2.5 metri. Una parte, lunga ca. 90 cm, è accessibile dalla cabina (proprio sotto l'entrata). Il resto del gavone è accessibile attraverso un grande pannello (a chiusura impermeabile) sul pavimento del pozzetto. Soltanto la parte centrale (lunga 1m) è utilizzabile perché verso poppa si trova il serbatoio della benzina di 130 litri, in alluminio. Il bocchettone per il serbatoio è integrato elegantemente nella murata di destra. A poppa si trova una grande panca dalle linee rotondeggianti che può diventare un divano dove una persona di 1.80 potrebbe comodamente dormire, ma date le sue forme rotondeggianti 2 persone ci stanno a malapena. Visualmente quindi la panca/divano sono molto interessanti, praticamente sfruttano male lo spazio.

La cuscineria è in piacevole e resistente similpelle blu-bianca sfoderabile, con una medio-dura gomma-schiuma all'interno. Ai piedi della panca si trova un canaletto raccogli-acque con scarichi esterni 10 cm sopra la linea di galleggiamento. Lo spazio sotto la panca è occupato dal serbatoio di 20 lt. per la doccia (al centro), dalla batteria (a sinistra) e c'è dello spazio libero a destra. Interruttori per lo stacco-elettricità si trovano nel vano della batteria per la batteria (accessibilità non pratica) e per il motore sul pozzetto. Lateralmente al motore fuoribordo si trovano due ripiani di ca. 30x30cm, accessibili dal pozzetto (ma dovendo passare sulla panca) tramite 2 scalini esterni. A sinistra si trova la scaletta e la presa per la doccia, a destra invece c'è un piccolo gavone. L'organizzazione dello spazio a prua è otticamente interessante, ma anche qui ci si chiede se dare 10-20 cm in più al pozzetto a scapito dello spazio dietro il motore non sarebbe stato meglio nell'ottica della praticità. L'asta per lo sci nautico è alta ca. 50cm, estraibile ed in acciaio inox. Purtroppo i sforzi dell'utilizzo della ciambella l'hanno piegata dopo soli 3 giorni e non rientrava più oltre la metà. Adesso viene utilizzata estratta solo 10cm, un peccato con il wakeboard.

Il cruscotto ha un design piacevole con diverse soluzioni pratiche. La manopola del gas però doveva essere montata verticalmente e ciò è poco funzionale quando si usa la retromarcia. L'indicatore del serbatoio segna vuoto quando è ancora mezzo pieno. Diversi buchi per lattine o bottigliette 0.5 lt sono pratici, mancano quelli per 1.5 lt. Vari ripiani protetti trattengono le cose anche in navigazione. Il volantino è una favola e se non fosse per l'airbag, lo metterei sulla macchina. Inoltre è veramente saldo, cosa molto utile in navigazioni impegnative dove assieme alla struttura del parabrezza diventa un valido sostegno.

Cabina

Due finestre laterali (non apribili), un oblò sul soffitto ed una grande porta scorrevole (chiudibile a chiave) leggermente oscurati rendono la cabina luminosa, un po' troppo se ci si vuole dormire, soprattutto in una marina. La cuscineria interna è in stoffa blu-macchiata, sfoderabile, bella all'occhio e piacevole al tatto; ci si dorme bene anche per più giorni. Nella cabina, sotto i divani, si trovano 3 grandi ripostigli. Le pareti laterali sono rivestite in simil-pelle bianca e c'è anche una luce. Tra i schienali a destra/sinistra e la parte interna dello scafo, corre una praticissima console larga circa 15cm. Il pannello in legno con l'impainto elettrico è in cabina dietro il posto di guida.

Prestazioni e navigazione

Lo scafo ha una linea slanciata anche se il pozzetto è largo e questo rende la barca un po' tozza (a uovo) vista dall'alto. Grazie alle ginocchia pronunciate lo scafo tiene bene nelle virate. Come in (quasi) ogni motoscafo, la ruota di prua è abbastanza piatta e di conseguenza si batte sulle onde appena il mare diventa un po' mosso e bisogna cercare un assetto migliore abbassando la prua (e aumentando la velocità sui 22 nodi in modo da sfiorare le onde piccole). Per un mare come quello della Croazia, una ruota di prua più pronunciata, a mio avviso sarebbe più adatta. E questa modifica è nei modelli nuovi !

In compenso, in planata la barca esce molto bene, specialmente trimmando il motore..

La murata alta (e questo lo apprezzo molto in confronto ad altri semi-cabinati simili) aumenta il sentimento di sicurezza in virata come anche con il mare grosso. Al posto di guida si è ben riparati dagli spruzzi, mentre a poppa lo si è di meno. L'abbastanza elevato peso della barca rende possibile e in qualche modo più piacevole la navigazione anche in condizioni di mare grosso (forza 3, con maestrale e bora).

Con un'elica del 17" e 2 persone a bordo, l'entrata in planata è veloce (circa 6-7 secondi). Con più persone sul pozzetto o sulla panca, la planata richiede molto tempo se qualcuno non è seduto a prua. Infatti in ogni condizione e come per tanti cabinati di questo tipo, l'entrata in planata può essere sensibilmente migliorata portando peso (un bel 20-30m di catena ed il problema è in parte risolto!) verso prua. Questo sarebbe meno necessario se il serbatoio per la benzina (standard) e per la doccia (optional) fossero montati più centralmente, invece che completamente a poppa.

Con l'elica attuale, un Honda originale (credo prodotte dalla Solas) 3x13¼ x17" in alluminio il motore raggiunge >5700 giri ed una velocità di 31 nodi. Al tempo del rodaggio con un' elica del 19" il motore raggiungeva 5400 giri.

La velocità di crociera (in 2, con bagagli, serbatoio pieno e mare relativamente calmo) è sui 20-25 nodi. Appena si alzano le onde, la navigazione oltre i 18-20 nodi non è più piacevole. Personalmente, andare a 16-18 nodi permette di godere rilassati del viaggio, invece a 22-27 nodi ci si diverte anche con mare mosso (anche se poi ci vuole un bel massaggio)!

Con mare a piena forza 3 (ogni cresta frange) e vento sopra 15 nodi, di prua non si va oltre 6-9 nodi, di traverso si raggiunge il limite della planata tra i 12-15 nodi ma la navigazione è molto impegnativa e richiede attenzione costante alle onde e lavoro di gas, ed una bella lavata di tanto in tanto !

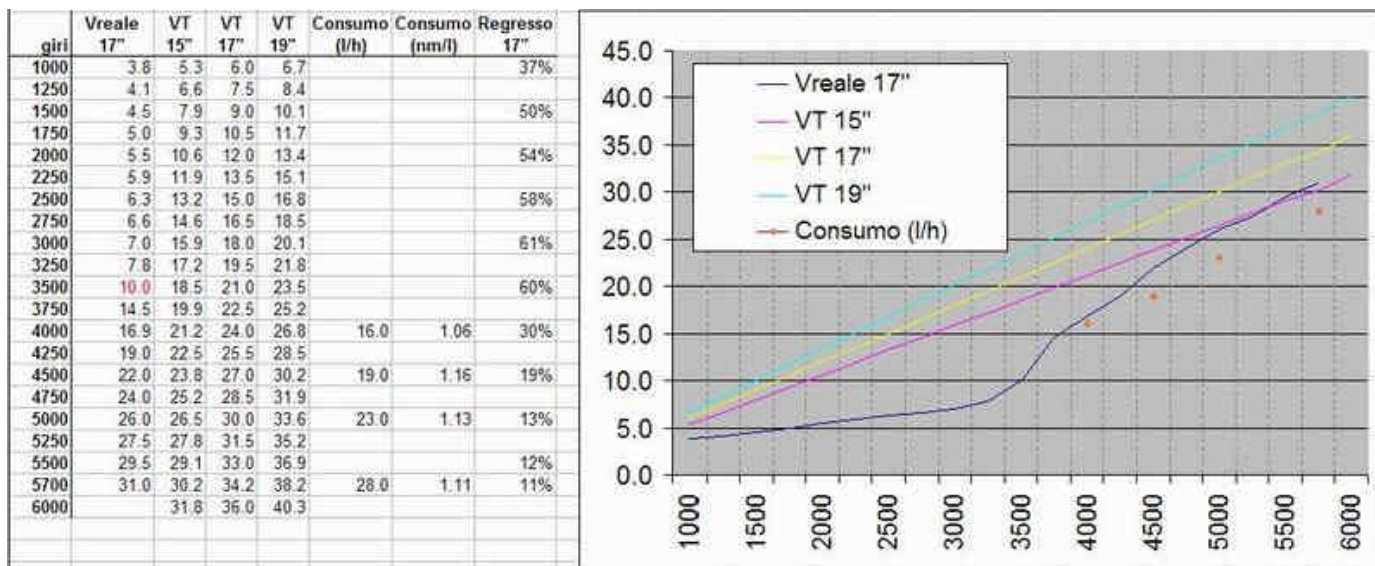
Il fuoribordo Honda è un motore di cui tanti vantano l'affidabilità, la silenziosità e la parsimonia; infatti il motore è molto silenzioso e consuma poco. A 16 nodi e 4500 giri, seduti sul divano di poppa si può parlare quasi normalmente.

A sentire il motore, direi che il regime ottimale è tra i 4700 ed i 5300 giri; il motore va via liscio ed il consumo al miglio è relativamente stabile.

Dopo 120 ore e due stagioni non ho niente da ridire.

I dati della tabella/grafico di sotto cercano di comparare la velocità teorica con quella reale, nonché i consumi. Mentre le misurazioni dei giri e della velocità (GPS) sono state fatte con precisione, i consumi sono da quello che mi ricordo (Navman 4200 con sonda benzina).

Formula: $V \text{ Teorica(km/h)} = \text{passo elica(mm)} \times \text{giri/min} \times 60 \text{ min} \times \text{rapporto riduzione al piede} \times 1/1.000.000$



Optionals della barca ed altri accessori

Il sedile del copilota è assolutamente necessario, pure il Bimini e la coperta per il trasporto. La doccia è ogni volta un gran piacere che né ripaga il prezzo un po' alto. La grafica del Navman 4200 è buona e le sue funzioni (assolutamente da prendere la sonda per il flusso di benzina) danno indicazioni utili ed in navigazione attira quasi più attenzione lui (soprattutto il sonar ed i consumi) che la barca!

La prese da 12V era da moto e per me sono soldi butti via: con il 1/10 della spesa e poco semplice lavoro si può fare da soli qualcosa di veramente utile; cosa che ho fatto, aggiungendo una presa anche all'interno.

L'estraibile asta da sci si presenta bella e pratica, ma data l'altezza (che sarebbe utilissima per il wakeboard) è troppo debole per le sollecitazioni dal traino con la ciambella. Nonostante la diffidenza che suscitano al primo momento, la ciambella ed il wakeboard diventano uno spasso per tutti. E dalla prima volta che ci si capotta o che si cade, si comprende anche il senso del obbligatorio giubottino. Tuttavia il bisogno di questi svaghi si sente se si staziona in un posto; navigando c'è tant'altro da fare.

Poter consultare le carte nautiche della zona offre sicurezza anche durante corte uscite e sono assolutamente indispensabili in lunghe navigazioni. Un GPS e una radio VHF mi appaiono utili per una navigazione più lunga.

Durante le sere in mare in rada, ad una boa o in marina, un piccolo fornellino a gas da un sentimento di "casa" anche su questa barca di soli 5.3m.

COSTI

Dopo lunghe ricerche via internet in tutta l'Europa, ho scelto i cantieri Galeon per il loro prezzo, la qualità e la funzionalità delle loro barche, di cui la Galia 530 è tra le più piccole prodotte. Numerose richieste di offerte Package (barca, motore, carrello) mi hanno quindi portato a scegliere il rivenditore Nimo Marin (<http://www.nimo-marine.de>) che inoltre è anche il più vicino alla Svizzera-tedesca (Zurigo). Importare e registrare il tutto in Svizzera ha richiesto molto tempo e nervi, relativizzando poi la differenza di prezzo.

	CHF (incl. 7,6 VAT)
Boat (w/o optionals) (w. taxes 500.-)	18'000
Optionals	3'000
Engine Honda 90cv (w. taxes 400.-)	18'000
Trailer (Sigma 1500)	3'500
Accessories	2'000
Total	44'500

Full (Casco) insurance: 700 Euro / year