

Bootsverleih

Bootsverleih ab Hamburg an der Elbe

Die modernen, komfortablen Yachten, bieten Platz für 2 bis 6 Personen und sind ideal für einen Familienurlaub, einen Törn mit Freunden oder für entspannte Zeit zu zweit geeignet. Der Bootsverleih erfolgt ab Hamburg Allermöhe auf der Dove Elbe ein beschaulicher Nebenarm der Elbe und ist nur mit gültigem Führerschein möglich.

Unser Bootsverleih bietet ein ganz besonderes Erlebnis, -das Fahren mit unserer [Greenline 33 Hybrid](#). Bis zum 40 Km lautlos mit dem Elektroantrieb die Natur genießen und „Strecke machen“ mit 150 PS Diesel. Diese einzigartige Yacht in unserem Bootsverleih punktet auch mit ihren inneren Werten. Bequeme Sitzmöglichkeit für bis zu 9 Personen im Salon, eine zum Cockpit zu öffnende Kochinsel, 240 Liter Kühlschrank und 40 Liter Gefrierfach, Doppel- oder Einzelbetten in der Kabine, Wandelbare Sitzecke zum Doppelbett, usw.



Wir sind der einzige Bootsverleih Europas der die Greenline 33 Hybrid mit doppeltem Akkusystem anbietet. Nur so kommt es zu den erstaunlichen Fahrleistungen.

Bootsverleih Zitat Segler Magazin:

„[Greenline 33 Hybrid](#) - neue Ideen mit sparsamer Technik

Die Greenline 33 Hybrid überzeugt durch eine Mischung aus Elektro- und Dieselantrieb (VW Marine) ebenso wie durch viele gute Ideen etwa bei der Einrichtung und dem Solardach. Um es vorweg zu sagen: Nach dem Augenschein auf der Messe Boot 2010 in Düsseldorf hat uns das Boot sehr gut gefallen.

Das liegt nicht nur an dem aus der Küche zu Haus gewohnten 270 Liter Kühlschrank mit Gefrierfach oder der klappbaren Scheibe zum Cockpit, die im Hafen oder vor Anker den Blick freigibt und das große Cockpit zu einem weiteren Teil des Wohnraums macht. Dazu kommen kräftige Beschläge wie die Klampen und die stabile Reling, und und ...

Das Heck der Greenline 33 Hybrid ist klappbar und dient dann als große Badeplattform. Von der Pantry aus im hinteren Teil des Salons ist das geräumige Cockpit hervorragend erreichbar. und die dort Sitzenden können mit Kaffee oder Essen ohne Umstände versorgt werden.

Von dort aus geht es in Fahrt auf den schmalen, aber durch das hohe Süll und die stabilen Handläufe sehr gut gesicherten Seitendecks nach vorn - auch dort genügend Platz für Ankermanöver. Handläufe sitzen dort, wo man sie braucht. Das Boot ist auch für Familien mit Kindern konzipiert, sagt Tilen Jacopin vom Büro der Konstrukteure, den Brüdern Jacopin.

Der Salon ist für ein 10-Meter-Boot geräumig und wegen der großen Fenster sehr hell. Die breite Bank am Steuerstand (für zwei Personen) lässt sich umklappen, so dass im Hafen eine weitere Sitzgelegenheit entsteht. Vom Salon gehts zwei Stufen runter zur vorderen Kabine mit zwei großen Kojen, die mit dicken Matratzen gepolstert sind. Zwei Schränke und mehrere Schapps sorgen für ausreichend Stauraum. Auch im Bad ist genügend Platz.

Durch eine Klappe im Salon ist der Motor zu erreichen - Stephan Platzek von VW Marine versichert, dass das Boot in Marschfahrt mit 49 DezibelA dahingleitet - das wäre sensationell leise.

Auf dem Dach der Greenline 33 Hybrid sorgen mehrere Solarpaneele dafür, dass die Batterien im Rumpf geladen werden. Aber nicht nur dafür. Bei Kanalfahrt mit drei Knoten, so Platzek, fährt das Boot elektrisch ohne Entladung der Batterienbank.

Und die ist mächtig: 240 Ah bei 48 Volt, das ist schon was.

Übrigens werden Fernseher, Kühlschrank und eventuell die Espresso-Maschine durch 220 Volt betrieben - es müssen also keine 12- oder 24-Volt Geräte gekauft werden fürs Boot.

Neuer Antrieb:

Die Maschine besteht aus dem Marine SDI 75-5 oder dem stärkeren VW Marine TDI 150-5 und einem Elektroantrieb. Der Verbrauch liegt laut Platzek bei 5 l / h in langsamer Fahrt auf Kanälen und maximal 30 l/h (wer Gas gibt, braucht halt mehr.)

Im Hafen wird der 230 V Landstrom angeschlossen. Die Batterien werden somit geladen und der Inverter versorgt das Bordnetz kontinuierlich mit Wechselspannung für Elektrogeräte wie Kühlschrank, Fernseher, usw.

Bei Fahrt mit Elektroantrieb wird die Greenline 33 durch den eM/G angetrieben und verbraucht so bis zu 7 kW elektrische Leistung. Dieser Modus wird genutzt um in der Marina oder am Ankerplatz praktisch geräuschlos und abgasfrei, sowie nahezu ohne Wellenbildung sechs Knoten schnell zu fahren. Bei vier Knoten wird die Batteriebank eine Reichweite von 20 Sm ermöglichen.

Bei Fahrt mit Dieselantrieb wird die Yacht vom Dieselmotor angetrieben und gleichzeitig durch den eM/G

die Batterien mit bis zu 5 kW geladen.

Vor Anker lädt das Solardach die Batterien, aus denen über den 3 kW Inverter 230 V Wechselspannung für das Bordnetz erzeugt werden. Sollte die Batteriespannung einen bestimmten Wert unterschreiten, wird automatisch der Dieselmotor gestartet und über den eM/G die Batterien mit bis zu 5 kW geladen. Der Propeller dreht dabei nicht (Getriebe in Neutralstellung).

Der Rumpf wurde von den Brüdern Jacopin konstruiert, die bereits erfolgreich Boote für mehrere große Werften zeichneten. Nach Computersimulationen und Schlepptank-Versuchen entstand ein Stufenrumpf, der im Heck zwei laut Werft leicht austauschbare Kiele aufweist. Damit kann das Boot trockenfallen - laut Werft vermindern die Kimmkiele auch das Rollen bei seitlichen Wellen. Die vordere Form im Bug scheint nach den Aufnahmen aus Videos dazu beizutragen, dass das Boot sehr gut und weich durch die Wellen geht. Die Greenline ist für CE B zugelassen.

Das Boot auf der Boot 2010 ausgestellt mit Heizung, Klimaanlage Solarpaneelen und einigen Extras inklusive Raymarine-Navigationselektronik kostet laut Tilen Jacopin rund 145 000 Euro. Die Grundversion soll ab 100 000 Euro kosten.“ Zitat ende

Unser Bootsverleih bietet die [Greenline 33 Hybrid](#) mit durch den Germinchen Lloyd geprüfter Sicherheit, allen notwendigen Navigationssystemen und den für die Vermietung auf Seeschiffahrtsstraßen zwingen erforderlichen Bootsschein.

Etwas sportlicher geht es auf unserer [Jeanneau NC 9](#) in unserem Bootsverleih durchs Wasser. 260 PS Diesel sorgen für einen Vortrieb mit bis zu 25 Knoten. Das ganze verpackt in einem ausgezeichneten Design der modernsten Art. Viel Licht und überall perfekte Aussicht. Große Schiebetüren zum Cockpit und ein „Keller“ mit viel Stauraum.



Bootsverleih Zitat boote:

„Jeanneau, eine der Großen in der europäischen Werftszene, hat mit dem NC-Konzept schon einmal abgeräumt, als sie 2011 mit der NC 11 "Powerboat of the Year" wurde. Die kleinere [NC 9](#) folgt der gleichen Idee des "Appartements auf dem Wasser". Eine Nummer kleiner fällt auch die Motorisierung

aus, statt zwei Motoren gibt es nur einen. Die NC 9 will kein Renner sein, sondern ein Boot für angenehme Fahrten auf Binnen- und außerhalb von Küstengewässern.

In der gesamten Verarbeitung ist von gut bis mangelhaft alles dabei: hochglanzendes Gelcoat außen, glatte Innenschale samt versiegeltem Laminat, aber auch allenthalben nicht behandelte Kunststoffschnittkanten. Man blickt auf eine ordentlich verbaute Technik und Elektrik, wo jedoch Schlauche und Kabel auf scharfkantigen Ecken scheuern. Wichtige Teile, wie die 12-V-Sicherungen und Relais, sind kaum erreichbar eingebaut. Gut hat uns hingegen der gesamte Innenausbau gefallen. Ein Motor und ein Antrieb brauchen das optionale Bugstrahlruder beim Manövrieren, insbesondere dann, wenn man rückwärts fährt und den Kurs ändern muss.

Auch bei Seitenwind oder Querströmung benötigt man den kleinen Schubs am Bug. Langsam voraus fährt das Testboot "linientreu". Kurs und Krängung ändern sich nicht, wenn Personen den Platz wechseln. Damit die vom Boot erzeugten Wellen auf akzeptablem Niveau bleiben, fahren wir die langsamen Passagen mit knapp 7 kn und lassen dabei den Motor 1400/min drehen. Mit zunehmender Fahrt geht die NC 9, ohne sich viel zu vertrimmen, ab 14 kn (2600/min) in Gleitfahrt über.

Die Höchstgeschwindigkeit messen wir mit 28 kn, während der Motor 150/min mehr dreht als vom Hersteller erlaubt. Dies liegt an der geringen Beladung unseres Testbootes. Wir haben die NC 9 bis zu einem Tempo von 20 kn (3000/min) mit ganz beigetrimmtem Antrieb gefahren und sind dann von Trimmposition -5 auf 0 hochgegangen. Jedes Trimmen davor oder mehr Trimmen danach wirkte sich negativ auf die Geschwindigkeit aus.

Ab einem Tempo von 20 kn fährt man in schneller Gleitfahrt im wirtschaftlichen Bereich, wo eine Tankfüllung für etwa 137 sm und bei Vollgas für 135 sm am Stück reicht – plus Reserven. Damit verfehlt das Testboot in Gleitfahrt unsere Minimalforderung von wenigstens 150 sm zuzüglich Reserve knapp. Besser sieht es beim Schalldruck aus, wo wir im geschlossenen Salon bei Vollgas maximal 82 dB/A gemessen haben.

Positiv werten wir ebenfalls alle mit Höchstgeschwindigkeit gefahrenen Extremmanöver. In den immer enger verlaufenden Kurven neigt sich das Testboot zum Kurvenmittelpunkt und zieht unbeirrt seine Bahn. Dass dabei die Seitensicht eingeschränkt wird, liegt am Kabinendach, das sich ins Sichtfeld bewegt. Die 180°-Wenden gleichen fast normalen Kurvenfahrten und bewirken am Fahrstand eine gut haltbare Fliehkraft von 0,8 g. Beim Verreißen des Ruders folgt das Boot dem eingeschlagenen Kurs, und bei der Fahrt über die Slalombahn bringt man die NC 9 ungefährlich zum Pendeln über die Längsachse.

Wissen muss man, dass die DPH-C-Z-Antriebe von Volvo Penta im Einschlagwinkel begrenzt sind und bei der NC 9 in voller Fahrt Kurvendurchmesser unter knapp drei Bootslängen nicht zulassen. – Rauwasser bot der Main uns nicht. Beim Überfahren der eigenen Wellen hinterlässt der Rumpf positive Eindrücke. Der Fahrer sitzt auf einem nach Steuerbord offenen Sitz vor einem gestaffelten Armaturenräger.

Steuerung und Schaltung funktionieren präzise und leichtgängig. Die Sicht ist ungetrübt, zumal Defrosterdüsen und Scheibenwischer die Windschutzscheibe frei halten. Ein Teil der Sitzbank ist klappbar fürs Fahren im Stehen. Die Beifahrer sitzen auf der umgeklappten Dinette-Sitzbank, haben keinen Seitenhalt nach Backbord, aber vor sich eine Holzgriffleiste.

Motor, Tank, Elektrik

Die einzig mögliche Motorisierung ist ein 260 PS starker Dieselmotor von Volvo Penta mit Duo-Prop-Z-Antrieb. Er steht unter einer großen, leicht zu öffnenden Cockpitbodenklappe und ist für Service und

Kontrolle von allen Seiten gut zugänglich. Der Motorraum mit integriertem Stauraum ist nach vorn erweitert und beinhaltet neben gut gehaltenen Batterien den Kunststoffkraftstofftank. Der dazugehörige Kraftstoffhahn ist vom Bodenstauraum im Salon, wo auch 230-V-Sicherungen untergebracht sind, fernbedienbar.

Während die Hauptschalter sich perfekt zugänglich am Eingang der Kabine befinden, muss man sich zu den 12-V-Sicherungen durch den Bodenstauraum im Salon durch eine Öffnung nach Steuerbord in den Technikraum quälen. Das ist beim ruhig liegenden Boot für normal gewachsene Personen kaum möglich, geschweige denn bei Wellengang.

Sicherheit

Das achtern offene Cockpit hat eine wirksame Drainage vor der Salonschiebetür. Weiteres Plus: zwei fernbedienbare Feuerlöscher im Motorraum. Die integrierte Antislipstruktur auf den begehbaren Kunststoffflächen erweist sich bei Feuchtigkeit nur als bedingt wirksam. Gut ist, dass der Motorraum im Ernstfall (neben elektrischen Pumpen) manuell gelenzt werden kann.

Wohnen und Ausrüstung

Zwei separate Kabinen und eine wandelbare Dinette bieten Platz für sechs Personen zum Schlafen. Als Eignerkabine dient die Bugkabine mit Doppelkoje, deren gerundete Form beeinträchtigt jedoch den Schlafkomfort, da die Matratze an den Seiten des Fussendes kürzer ausfällt. Darüber hinaus vermissen wir unter der Schlafstätte eine Unterlüftung. Zum Stauen oder um an das Bugstrahlruder zu gelangen, klappt man die Koje hoch, Außerdem stehen ein Schrank und Bodenstauraum bereit. Licht gelangt durch zwei seitliche Fenster und das Decken-Fluchtluk, das der Belüftung dient.

Die zweite Kabine steckt an Backbord unter dem Fahrstand, Fahrersitz und Salon. Im Eingangsbereich hinter der Tür ist Platz für eine Person zum Stehen; zum Schlafen muss man sich bücken und über die Matratze in die Koje krabbeln. Steh-, Kopfhöhen und Liegefläche sind beschränkt. Durch ein Längsfenster mit eingebautem Bullauge gelangen Licht und Luft herein. Zum Stauen bieten sich am Eingang ein Schrank und Stauräume unter der Matratze an.

Gegenüber der Außenkabine geht's ins Bad mit WC und Dusche (mit einem Bullauge zum Lüften). Das Testboot war mit elektrischem WC und Fäkalientank bestückt – beides Extra. Der Salon glänzt an Steuerbord mit einer wandelbaren Dinette und gegenüber mit der ordentlich ausgestatteten Pantry, an der es nichts auszusetzen gibt. Am Tisch ist Platz für vier. Freiluftvergnügen: über das transparente und elektrisch bedienbare Schiebedach.

Das Cockpit dominiert eine in Längsrichtung verschiebbare Sitzbank mit Stauraum darin; zwei Türen gewähren Zugang zur Badeplattform mit Badeleiter, die auch vom Wasser aus gut handhabbar ist. Die Seitendecks fallen unterschiedlich breit aus, das Vordeck bietet Platz für eine Sonnenliege und einen selbstlenzenden Ankerkasten mit Bugbeschlag. Anker, Kette und Winsch stehen auf der Zubehörliste. Die Reling ist rundum stabil, und Handläufe am Salondach geben besten Halt.

Die Jeanneau NC 9 ist fahrfertig ausgestattet. Von RINA attestierte Navigationslampen und sechs passende Belegklampen zählen wie vieles mehr zum Standard. Ein Analogkompass gehört dazu, ein Echolot nicht. Darüber hinaus bieten die Ausstattungspakete "Premiere" und "Preference" alles Notwendige, um sich sein Boot zu gestalten.“ Zitat ende

Unser Bootsverleih bietet die [NC 9](#) mit durch den Germinschen Lloyd geprüfter Sicherheit, allen notwendigen Navigationssystemen und den für die Vermietung auf Seeschiffahrtsstraßen zwingen erforderlichen Bootsschein.