



# 42 Fuß Harmonie

Wer die Entwicklung auf dem internationalen Yachtmarkt beobachtet, wird feststellen, dass derzeit die meisten Trends in Europa gemacht werden. Yachten werden aber auch immer ähnlicher – und haben sich, fast wie im Automobilbau, häufig auch optisch sehr angeglichen. Der Ausstattung der Schiffe nach Kundenwünschen kommt so eine immer größere Bedeutung zu. Bei der von uns gefahrenen Harmony 42 gehört die individuelle Konfiguration jeder Yacht zum Produktionsprinzip der Werft.



Testsegler Michael Krieg  
und Importeur Uli  
Schürg (großes Bild re.)  
an Bord der „Sylt“

Natürlich gibt es bei Serienyachten Unterschiede in der Verarbeitung und der Ausführung von Details. Aber um sich auf dem Markt durchzusetzen, spielen das Image der Werft, der Preis und das Geschick des Händlers eine ebenso große Rolle. Der Bremer Bootshändler Uli Schürg und sein Team setzen folgerichtig auf die besondere Berücksichtigung von Kundenwünschen bei Detaillösungen und die Qualitätssicherung. Die Angebotspalette seiner Firma Blue Yachting hat er vor einiger Zeit als Generalimporteur der Harmony-Yachten aus Frankreich ergänzt. Dabei werden nicht einfach fertig konfektionierte Yachten bestellt und weitergegeben, sondern eine Grundversion auf Kundenwunsch komplettiert und ausgerüstet.

Die Konstruktion der Harmony-Yachten stammt von den Designern Mortain & Mavrikios. Für modernste Fertigungstechnologie zeichnet Oliver Poncin verantwortlich – alle drei sind keine Unbekannten. Poncin ist als ehemaliger Dufour-Gesellschafter weit über Frankreich hinaus bekannt. Als er vor rund drei Jahren angetreten ist, um – nach eigener Aussage – die Yachtbaubranche durch eine Zukunft weisende Serienfertigung zu revolutionieren, horchte man bei manchem großen Mitbewerber auf.

Poncins Ziel ist, Yachten durch Übernahme von Produktionsprozessen aus dem Automobilbau einfacher, durch konsequente Verwendung standardisierter Teile preisgünstiger und mit automatisierten Laminierprozessen schneller zu produzieren.

Unter dem Namen Harmony fertigt die französische Werft zurzeit sechs Modelle von 31 bis 52 Fuß Länge, wobei Rumpf, Deck und die tragenden Strukturen der vier größeren Yachten im selbst entwickelten Vakuum-Injektionsverfahren mit Faserverbundtechnik und Kevlar-Verstärkungen hergestellt werden.

Was passiert genau? Nachdem Gelcoat in Negativform gespritzt wurde, werden vorbereitete Gelege und Matten in die Form gelegt und anschließend mit einer um Rumpfdicke kleineren positiven Innenform geschlossen. Auch die gesamte Bodengruppe mit Spanten und Stringer entsteht während dieses Prozesses.

Anschließend wird eine vorgegebene Harzmenge eingepresst. Eine Vakuumpumpe sorgt dafür, dass sich das Harz gleichmäßig verteilt und keine Luft eingeschlossen wird.

## Technische Daten (wie gesegelt)

Länge über alles: 12,86 m  
 Rumpflänge: 12,42 m  
 Breite: 3,99 m  
 Tiefgang: 1,93 m (Standardkiel)  
 Gewicht: 8.960 kg  
 Ballast (Kielversion): 2,74 t  
 Kojen: 7  
 Besegelung: Groß (46,90 m<sup>2</sup>),  
 Rollgenau (33,90 m<sup>2</sup>)  
 Motorisierung: Volvo mit Wellen-  
 anlage und Faltpropeller,  
 55 PS (Standard: 39 PS)  
 CE-Kategorie: A (Hochsee)  
**Preis: ab 150.810 Euro**  
 Variante Elegance: 189.900 Euro,  
 Variante Poncin-F: 249.874 Euro

## Innenraummaße

Höhe Salon und Kabinen: 1,96 m  
 Liegefläche Achterkoje: 2,00 x 1,60 m  
 Liegefläche Eignerkabine:  
 2,10 m x 1,40 m

## Standardausstattung (Auswahl)

Teak-Cockpitbänke, Carbon-Ruder-  
 schaft, 3 Kabinen, 1 Nasszelle, Bo-  
 denplatten, weiße Schottwände und  
 Möbel aus Bootsbausperholz, Möbel  
 und Boden Melamin-beschichtet, Bu-  
 che-Vollholzkanten und -Griffleisten,  
 Salontisch mit Barfach und Stauraum,  
 großer Kompressor-Kühlschrank,  
 2-flammiger Herd mit Ofen  
 200-l-Treibstofftank, Wassertanks  
 (385 bis 505 l), 80-Liter-Fäkalientank,  
 Druckwassersystem (kalt/warm),  
 Badeleiter, elektrische Ankerwinde  
 Navigation an Steuersäule mit Logge,  
 Echolot, Windmesser, Navigation  
 am Navigationstisch mit GPS und  
 UKW-DSC-Seefunk, Service-Batterie  
 (143 Ah), Motorbatterie (70 Ah), Licht-  
 maschine, elektrische Wasserpumpe,  
 Navigationslaternen, Einleinen-Reff-  
 system, Genua-Rollreffanlage

## Optionen (Auswahl)

Farbiger Rumpf (Option „Sylt“),  
 Gennaker-Ausrüstung, Wasserhei-  
 zung im Salon, Integra-Steuersäule  
 mit Autopilot, Kartenplotter und  
 grafischem Echolot, Teakdeck, Teak im  
 Cockpit, Sprayhood, Kevlar-Segelgar-  
 nitur „Graphx“ GPL, durchgelattetes  
 Großsegel und Automatikreff mit  
 Lazy-Bag und Jack  
 Extra-Wassertank, Warmwasser an  
 der Cockpitdusche, 230-V-Installation  
 mit Steckdosen im Salon, absenkba-  
 rer Salontisch für Salon-Doppelkoje,  
 Batterie-Ladegerät (30 A)



Unter Deck prä-  
 sentiert sich die  
 Yacht überall hell  
 und geräumig

links: Blick in die  
 Vorschiffskajüte

bleiben. Das Ergebnis ist eine gleich  
 bleibend hohe GFK-Qualität. Zudem  
 sind alle Seiten glatt und sauber, vor  
 allem auch die Schaleninnenseite des  
 Bootskörpers. Das bestätigt sich ein-  
 drucksvoll durch einen Blick unter die  
 Bodenbretter, die aus hochwertigem  
 und kratzfestem Melamin gefertigt  
 sind. Der Einsatz einer Decks-Innen-  
 schale ist so unnötig.  
 Die im Faserverbund integrierten  
 Wrangen sorgen für eine enorme Fest-  
 tigkeit des gesamten Bootskörpers. Als  
 ich während unseres Testtrips später  
 – dank der vorherrschenden Windbe-  
 dingungen bei höherer Welle – unter  
 Deck bin, stelle ich fest, dass es auch an  
 der Kreuz nicht knarrt und nichts sich  
 verzieht. Die besondere Bauweise sorgt  
 zudem dafür, dass uns unter Deck nicht  
 der für Neuboote typische, eher unan-  
 genehme Kunststoffgeruch empfängt.  
 Wie kommt der günstige Preis zustan-  
 de – trotz der im Vergleich zu Groß-  
 werften eher kleinen Stückzahl? So-  
 wohl viele Ausrüstungsteile auf Deck  
 als auch Einbauelemente unter Deck  
 finden sich, weil standardisiert, bei al-  
 len Modellen wieder. Das klingt nach  
 Kompromisslösungen im Ausbau und  
 wenig individueller Lösungen für den  
 Kunden: Aber alles, was die von uns ge-  
 fahrene Harmony 42 zu bieten hat, ist  
 für diese Yachtgröße stimmig und lässt

Der steile Steven, das schräge Heck und ein gewaltiges Rigg lassen die Yacht sehr dynamisch wirken



und sämtliche Festmacher. Auch das Aufnahmevermögen der Backskisten im Cockpit, die flach und somit übersichtlich gestaltet sind, ist groß. Der Gang über das Teak-belegte Deck (Option) ist sicher, die Bewegungsfreiheit groß. Das ist vor allem der Tatsache zu verdanken, dass die Wanten außen am Rumpf angeschlagen sind und so für ein freies Gangbord gesorgt ist. Außen angeschlagene Wanten bieten noch weitere Vorteile, die nicht unterschätzt werden sollten: Man erspart sich aufwändige Unterkonstruktionen und verbessert die Statik. Das wiederum führt zu geringerer Verspannung und Verformung von Deck und Rumpf und eliminiert etwaige Probleme mit der Dichtigkeit.

Die Rellingstützen sind in die runde Aluminium-Fußleiste integriert und stabil mit ihr verbunden. Das trägt erheblich zu deren Festigkeit bei. Schönes Detail: Die Belegklampen gleichen sich optisch gelungen der Fußleiste an. Auch die Handläufe aus Aluminium auf dem Kajütdach zwischen Sprayhood und erstem Want dienen nicht nur der Sicherheit, sondern sind auch in ihrer Ausführung stilistisch den Fußleisten angepasst. Auf einer kleineren Harmony mögen diese Komponenten vielleicht sehr wuchtig wirken, doch auf unserer 42-Fuß-Yacht passt das. Zudem bieten die Profile ein Höchstmaß an Stabilität und somit

keine Wünsche offen. Diese Yacht ist anders – jedenfalls anders als der gegenwärtige Mainstream.

Für unseren Test in der Lübecker Bucht steht uns die erste nach Deutschland gelieferte Harmony 42 zur Verfügung. 60 Einheiten konnten bisher weltweit verkauft werden. Dank des relativ niedrigen Freibords und dem weit nach vorn gezogenen, harmonisch gerundeten Kajütaufbaus hinterlässt die Yacht mit ihren eleganten und gestreckten Linien einen positiven ersten Eindruck.

Über die ausklappbare, ins Heck integrierte Zugangsplattform kommen wir bequem an Bord. Der Zugang von vorn erfolgt über eine

Als ich während unseres Testtörns, dank der vorherrschenden Windbedingungen bei höherer Welle, unter Deck bin, stelle ich fest, dass auch an der Kreuz nichts knarrt

Trittstufe am Ankerbeschlag. Der macht einen robusten Eindruck, ist zum Bug hin abgestützt und vereinfacht dank seiner Größe gleichzeitig die Handhabung des Gennakers. Ein Blick in den Ankerkasten wird Fahrtensegler besonders erfreuen: Er ist riesig und fasst neben Winde und Kette auch sechs große Fender

an Sicherheit, wenn man sich mit dem Lifebelt auf dem Gang nach vorn einpickt.

Der steile Steven, das schräge Heck und ein gewaltiges Rigg suggerieren schon von außen Dynamik. Der tiefe Schwerpunkt und das sportlich flache Unterwasserschiff versprechen gute Segeleigenschaften.



## EXKLUSIV FÜR VOLVO PENTA EIGNER !

Die elektronische Revolution bei Volvo Penta EVC-Motoren macht's möglich – mit neuer Soft- und Hardware als Zubehör kommen verbesserte Eigenschaften hinzu, die den Umgang mit dem Boot komfortabler, sicherer und das Boot leichter manövrierbar machen.

**Power Trim-Assistent** – automatische Antriebsstrimmung für bessere Beschleunigung und Sicherheit.

**Trolling** – perfekte Drehzahlkontrolle beim Fischen.

**Schleichfahrt** – integrierte Schleichfahrt-Funktion für leichteres Manövrieren in engen Marinas.

**Trip Computer** – zeigt alle Verbrauchsdaten der täglichen Tour auf einem Instrument an.

**NMEA-2000 Interface** ermöglicht den Datenaustausch mit anderen elektronischen Geräten wie GPS, Plotter.

**IPS Joystick** macht das Manövrieren in Häfen und Schleusen zum Kinderspiel.

**GPS-Anker** für IPS hält mit Satelliten-Unterstützung das Boot automatisch in Position – vor Brückenöffnungen, beim Anlegen, in Schleusen usw.

**Autopilot Interface** ermöglicht bei IPS-System den Anschluß von Autopiloten.

Besuchen Sie uns auf der  
**hanseboot** Hamburg  
vom 27.10. – 4. 11.2007  
Halle B6, Stand F 506

**VOLVO PENTA**

[www.volvopenta.de](http://www.volvopenta.de)

Knapp vier Meter Rumpfbreite lassen Platz für ein großzügigen Salon und vieles mehr



nannt: An der Kreuz bei rund 42° zum Wind standen konstant knapp 7 kn auf der Anzeige. Im Bereich zwischen 90° und 120° „knabberte“ die Anzeige des Speedometers schon mal an der 9 – bei Böen lag der Wert auch darüber. Dabei lässt sich die Yacht leicht und präzise steuern, ohne auch nur im Ansatz Anzeichen zu machen ausbrechen zu wollen. Dank des tief liegenden Schwerpunkts legt sich die Harmony 42 nicht gleich über.

Die leicht überlappende 110-Prozent-Genua wird seitlich auf dem Kajütdach geschotet, zwei rechts und links des Niedergangs positionierte 50er-Zentralwischen von Lewmar reichen zum Bedienen aller Trimmeinrichtungen aus. Die Lasten der Fallen und Strecker werden von zwei mal fünf Klemmen (XTS von Spinlock) aufgenommen. Um die Yacht einhandauglich zu gestalten, sind die optionalen Spinnakerwischen empfehlenswert, damit gegebenenfalls die Genuaschoten vom Steuerstand aus bedient werden können.



Die Bedingungen am Testtag sind mit vier Beaufort, in Böen fünf optimal. Eigentlich kann man es sich ersparen, etwas über die Segelleistungen dieser 42-Fuß-Yacht zu sagen. Wer Interesse an einem solchen Schiff hat, muss es segeln: Man wird – das ist garantiert – unter allen Bedingungen mit dem auf der Testyacht geführten Segelstell seine Freude haben!

In der Standardbesegelung stehen insgesamt 81 m<sup>2</sup> Segelfläche zur Verfügung. Das Testschiff ist mit einem vor einigen Jahren entwickelten Konvex-Main-Segel (GraphX-GPL) der neusten Generation aus der Segelwerkstatt Stade ausgerüstet. Dieses Segel unterscheidet sich von herkömmlichen Großsegeln durch eine auf exakte Widerstandsreduzierung ausgelegte Achterliekskurve und bringt zusätzliche zehn m<sup>2</sup> Segelfläche, sodass insgesamt 91 m<sup>2</sup> zur Verfügung stehen. Im Rating wird die Harmony 42 somit wohl irgendwo in der Nähe eines ähnlich großen Cruiser-Racers oder, besser ausgedrückt, Fast-Cruisers aus unserem nördlichen Nachbarland Dänemark stehen – und das zu einem Drittel des Preises. Einige von uns auf dem Wasser erzielte Werte seien beispielhaft hier ge-

Als wir aus der geschützten Bucht freies Wasser erreichen und die Welle erheblich größer wird, ändert sich am Segelverhalten der Yacht kaum etwas. Wie auf Schienen zieht sie ihre Bahn. Die Sitzposition auf dem Süll ist entspannt, die hinter dem mit Leder bezogenen Steuerrad allemal. Steuert man im Stehen, findet der leewärtige Fuß einen guten Halt am leicht angeschragten Süll. Rutscht man als Mitsegler in die Pflicht, gibt eine wegnehmbar sichere Stütze auf dem Cockpitboden sicheren Halt. Eine entspannte Reise könnte beginnen.

„Wohnst Du noch oder segelst Du schon?“ heißt es in einem Prospekt zur Harmony 42. Die guten Segel Eigenschaften dieses Cruisers sind, wie ich feststellen kann, über jeden Zweifel erhaben. Bleibt die Frage, wie sich nun das Leben unter Deck dieser Yacht gestaltet? Ein dank der vielen Luken – es sind 15 im gesamten Schiff – überaus heller Salon empfängt uns hier. Die farblich auf die übrige Ausstattung abgestimmten Polster der großen, u-förmigen Sitzgruppe, an der gut acht Personen Platz finden, sind mit pflegeleichtem und abziehbarem Alcantara-Stoff bezogen. Puristisch – das ist mein erster Eindruck. Den her-

Die ins Heck integrierte Zugangsplattform bietet einen bequemen Weg an Bord



kömmlichen, mit viel Holz ausgestatteten Salon vergangener Jahre sucht man auf einer Harmony vergebens. Was der eine vielleicht als eher kühl, unpersönlich und somit ungemüt-

und Stauraum für mindestens sechs Personen in der Dreikabinenversion, gut proportionierte Kojenmaße und eine reichlich bemessene Stehhöhe. Auch der Navigationsplatz ist üp-

ren Einheiten herankommen kann. Genial und auf Augenhöhe sind die nach unten aufklappbaren Schapps, deren Türen im geöffneten Zustand als zusätzliche Ablageflächen dienen. Dass auch das Bad, gleich neben dem Niedergang gelegen, großzügig ausfällt, passt in dieses Bild. Wer möchte, kann ein weiteres Badezimmer fürs Vorschiff ordern.

Für einen relativ geringen Einstiegspreis, der unter anderem eine vollwertige Elektronikausstattung, eine Heißwasseranlage mit Boiler und ein Segelpaket mit Rollgenau vorsieht, erhält man eine gut segelnde Yacht, die mit modernster Fertigungstechnologie auf höchstem Niveau hergestellt wird und hinsichtlich der Wohnqualität auch unter Deck kaum Wünsche offen lässt.

**Text: Michael Krieg**  
**Fotos: Werft, Händler**

Die Bewegungsfreiheit an Deck ist dank außen angeschlagener Wanten groß



**Der vergleichsweise günstige Grundpreis ist dank Standardisierung möglich: Viele Ausrüstungsteile auf Deck als auch Einbauelemente finden sich bei allen Modellen wieder**

lich empfinden mag, reizt die andere zur kreativen Gestaltung der hellen GFK-Wandflächen: mit großformatigen Bildern an den Wänden oder farbigen Posterabzügen nach eigenem Geschmack. Der helle Ausbau – als Holz wurde Buche gewählt, aber auch andere Hölzer sind im Angebot – lässt viele individuelle Gestaltungsmöglichkeiten zu.

In seiner Funktion bietet die 42er alles, was man auf einer Yacht dieser Größe erwarten kann: viel Lebens-

pig dimensioniert und geradezu für weltweite Fahrten ausgelegt.

Auf knapp vier Metern Rumpfbreite lässt sich nicht nur ein großzügig wirkender Salon unterbringen. An der Backbordseite fällt die funktional gut ausgestattete Pantryzeile auf. Die mit 200 Litern Volumen ungewöhnlich große Kühltruhe fasst sechs bierkastengroße Körbe, die so geschickt gestaut und verschoben werden können, dass der Smutje jederzeit auch an den Inhalt der unter-

Für die freundliche Unterstützung danken wir Blue Yachting Am Lesumhafen 2a 28717 Bremen Tel. (0421) 639 87 54 blue-yachting.de



COBALT BOATS

- 200
- 212
- 220
- 222**
- 232
- 240
- 250
- 252
- 262
- 263
- 272
- 282
- 302
- 323
- 343

**BOWRIDER<sup>2</sup>**



Besuchen Sie uns auf der hanseboot vom 27.10. - 04.11.2007!

Halle A4, Stand A4. 404/ 406/ 504 und im City Sporthafen Hamburg!

www.cobaltboats.de

