



# Harmony 42

## Prädestiniert für schnelle Törns

Seit November 2005 macht eine neu gegründete französische Werft auf sich aufmerksam. In jenem Winter nämlich lief die erste „Harmony“-Yacht vom Stapel. Treffender formuliert: vom Band. Auf dem 30.000 Quadratmeter großen Werftgelände in Marans, einige Kilometer nordöstlich von La Rochelle, hat man kräftig investiert. Genau genommen -nach eigenen Angaben- 17 Millionen Euro! Geplant ist die Herstellung von über eintausend Yachten pro Jahr („Die Rentabilitätsgrenze liegt bei etwa 300 Einheiten.“). Das soll ermöglicht werden durch Standardisierung und durch strikte Automatisierung, beispielsweise durch den Einsatz eines Gelcoat-Sprüh-Roboters. Prospektaussage: „...produziert auf wahrscheinlich der weltweit modernsten Anlagen für Yachten.“ Werftchef Olivier Poncin ergänzt: „Wir beabsichtigen keine billigen Yachten herzustellen, sondern wir wollen gute Yachten preisgünstig anbieten.“

Die „Harmony“-Serie besteht aus sechs Typen zwischen 10 und 16 Metern. Das Herstellungsverfahren „Vakuuminjektion“ gewährleistet eine besonders innige Verbindung von Glasfasern und Harz. Das Ergebnis: Besonders leichte und steife Rumpf- und Dekksschale.

Wir testeten die 12,5 Meter lange „42“-er einen Tag lang auf der Unterweser bei Bremerhaven. Hierbei wehte es testgerecht mit maximal fünf bis sechs Beaufort. Zu bemerken sei noch, dass wir die knapp 100.000 Euro teurere „Sylt-Edition“ zur Verfügung hatten; Unterschied zum Standard-

boot: Extrem umfangreichere Ausstattung; Inneneinrichtung, Rigg und Zweimeter-Kiel sind identisch.

### Unter Segel

Es wehte zunächst schwach mit etwa drei Beaufort. Mein erster Eindruck am Steuer: Der „Zehntonner“ liegt leicht auf dem Ruder und lässt sich dank der mit einer Kegelrad-Übertragung versehenen Kraftübertragung zwischen Ruderblattschaft und Steuerad ohne Schlupf sehr direkt lenken. Bei dieser störunanfälligen Konstruktion wird also



auf Drahtseile, Kette oder Hydraulik verzichtet. Solche einfache Mechanik reduziert einen möglichen Ausfall der Ruderanlage. In einer Schauerböe stieg der Windanzeige auf gut 20 Knoten. Bei etwa 30 Grad Schräglage zeigte sich unser Testboot immer noch gutmütig und traumhaft leicht zu steuern. Jedoch nicht so leicht, dass der Rudergänger das Rad hätte loslassen dürfen. Bei normaler bis etwas übermäßiger Krängung machte sich die gewollte leichte Luvgerigkeit bemerkbar. Ein „unangekündigtes“ Aus-dem-Ruder-Laufen stellte sich hierbei nicht ein. Es machte Freude, diese ausgewogene Konstruktion unter den genannten Windbedingungen zu handhaben. Bemerkenswert auch: Selbst bei extremer Schräglage –und somit viel

Wasserdruck gegen das voralb- anzierte Blatt- ließ sich das Rad leicht bewegen. Will damit sagen, dass hierzu auch die selbstausrichtenden Ruder-schaft-Lager beitragen. Wird aus Kostengründen bei anderen Yachttypen auf solche Lager verzichtet, dann kann es durch Biegen des Schaftes zum Verkanten in den starren Lagern kommen, das wiederum kann zu „eckigen“ Drehbewegungen des Rades führen. Wenden und Halsen klappten problemlos, allerdings gelangt der Rudergänger von seiner Position nicht an die auf dem Kajütdach montierte Hebelklemme, um die Groß- und Vorsegel-Schot bedienen zu können. Hierfür bedarf es eines Crewmitglieds (oder eines Autopiloten). Wer also Einhand segeln möchte, sollte beispielsweise statt einer

Geschwindigkeitspotential bei 4 Beaufort (Messungen zum wahren Wind, entnommen aus Werft-Polardiagramm)

|              |          |        |
|--------------|----------|--------|
| Höhe am Wind | 40 Grad  | 6,1 kn |
| raumschots   | 50 Grad  | 7,8 kn |
| halbwinds    | 90 Grad  | 8,1 kn |
| raumschots   | 130 Grad | 6,5 kn |
| Vormwind     | 180 Grad | 4,8 kn |



„Regattahalse“ bei frischem Wind, lieber eine materialschonendere Q-Wende fahren. Dank des flachen Kajütaufbaus wird die Sicht des Steuermanns nicht eingeschränkt, es sei denn, ein auf der Steuersäule

montierter Bildschirm verdeckt die Sicht.. Negativ empfinde ich, dass die Vorsegelschot auf den selbstholenden Kajüt-dach-Servicewischen belegt wird. Das blockiert die Bedienung anderer Leinen, denn die



Der „Zehntonner“ lässt sich dank Kegelrad-Übertragung traumhaft leicht steuern.

Vorsegelschot kann nicht zwischen Umlenkblock und Winsch abgeklemmt werden. Eine Abklemm-Möglichkeit würde die leewärtige Service-winsch freimachen, beispielsweise für die Bedienung der Reffleinen. Hier ist Verbesserung angesagt. Bei fachgerechter Bedienung funktionierte das Einleinen-Reffsystem des Großsegels zwar arg reibungs-behaftet, aber ansonsten einwandfrei. Ich würde mir an allen Umlenkungen der Reffleine hochwertige Blöcke wünschen.

Die meisten sogenannten „Cruiser/Racer“ mit ausgeprägtem Trapezspant setzen auf einem Amwindkurs lautstark und hart in die Welle ein. Nicht so unser Testboot. Um das Wellenverhalten zu testen, steuerte ich vierkant in die Wellen eines entgegenkommenden großen Schleppers. Und ich war erstaunt: Das Vorschiff nahm die Wellen gelassen und weich hin; kaum ein Aufknallen. Auch das trägt zum Wohlbefinden bei schlechtem Wetter bei.

## Unter Motor

Unsere „Sylt-Edition“, Vorführboot des Importeurs, ist mit einem 55 PS Volvo-Penta-Vierzylinder-Dieselmotor ausgestattet. Die Standardversion bringt 16PS weniger an die Schraube. Bei beiden Motortypen wird die Kraft über eine Wellenanlage auf den Propeller gebracht. Diese Antriebsart hat den Vorteil, dass der Rudergänger beim Manövrieren, oder Längsseits-Anlegen den Radeffekt nutzen kann und somit die Handhabung des Bootes erleichtert. Weiterhin gestattet sie ein sicheres Drehen auf engstem Raum, vor allem bei Windeinfluss. Negativ wirkt sich der Radeffekt bei besonders langsamer Rückwärtsfahrt aus. Der Rudergänger muss also beim Rück-

parasailor<sup>2</sup>  
Das Original



- leichteres Handling
- für die kleine Crew
- auch ohne Spibaum stabil
- mit Autopilot einsetzbar
- Böendämpfung
- aktive Liekenöffnung
- parasailor<sup>2</sup> Seminare

Jetzt zu unseren  
Spi-Seminaren anmelden!



ISTEC AG

An der Leiten 4

D - 82290 Landsberied

Tel.: +49 8141 32 77 884

Fax: +49 8141 32 77 885

info@istec.ag

[www.parasailor.com](http://www.parasailor.com)

Interboot Friedrichshafen

Halle: A 1 Stand: 511



### Schallpegelmessungen in (dB (A))

| U/min | Salon | Achterkabine | Cockpit | Knoten |
|-------|-------|--------------|---------|--------|
| 700   | 58    | 75           | 60      | ---    |
| 1000  | 61    | 76           | 62      | 3,6    |
| 2000  | 69    | 77           | 65      | 6,8    |
| 2800  | 75    | 79           | 71      | 9,0    |

(Vollgas)  
(weniger als 70 dB = leise, mehr als 80 dB = laut)

kwärts-Einparken („Römisch-Katholisch-Liegen) darauf achten genügend Fahrt im Schiff zu haben, so dass das Heck der Richtung des Ruderausschlags folgen kann. Dieses typische Manövrierverhalten war auch beim Testboot festzustellen.

Zwei negative Dinge fielen mir auf. Das große Ruderrad (Extra, Durchmesser 1,23 Meter) erfordert es, dass der Rudergänger von hinten durch die Speichen greifen muss, um den Motorhebel bedienen zu können. Oben drübergreifen funktioniert zwar auch, ist aber besonders für kleinere Personen mühsam, gar unmöglich. Und so sollten Manöver gut überlegt sein, hastiges Manövrieren auf engem Raum ist daher zu vermeiden. Und dann gefiel mir das Verhalten des „Flx-o-fold“-Dreiflügel-Verstellpropellers im niedrigen Drehzahlbereich nicht. Bei langsamem Lauf stellte sich offenbar eine Unwucht oder Schwingung ein, die durch lautstarkes „Rumpeln“ auf sich aufmerksam machte. Erhöhte ich die Drehzahl geringfügig, dann lief umgehend alles wie-

der „rund“. Nebenbei: Die maximale Solldrehzahl des Motors liegt bei 3000 Umdrehungen pro Minute, unsere Maschine brachte es nur auf 2.800; der Propeller könnte noch besser angepasst werden.

Die Schallpegelwerte, gemessenen in „dB(A)“, entsprechen für einen Vierzylinder dem Durchschnitt. Die Schallsolierung könnte meiner Erfahrung nach ein wenig wirkungsvoller ausfallen. Besonders positiv: Der Motorraum ist nach allen Seiten hin mit verschließbaren Öffnungen versehen, das erlaubt eine gute Service- und Wartungs-Zugänglichkeit.

### An Deck

Die gesamte Decksrüstung macht einen soliden, und von Erfahrung der Werft geprägten Eindruck, mich stört nur das Fehlen einer Scheuerleiste. Da hat doch wieder der Werft-Designer den Praktiker (Endverbraucher) besiegt. Das Zweisalingsrigg von „Soro-map“ (La Rochelle) mit leicht angepeilten Salingen kommt ohne bedienungsintensive Backsta-

gen aus. Die Vorstagspannung wird durch besonders stramme Oberwanten erzeugt. Mittel- und Unterwanten dienen der Anpassung der Mastbiegung an den Schnitt des Großsegels. Je loser diese eingestellt sind, desto mehr kann der Mast mit Hilfe des 1 zu 32 untern Achterstagspanner gebogen werden. Das Rigg erlaubt auf einem Amwindkurs keine weit überlappende Genua, da die Salinge sehr lang sind. Verhältnismäßig groß fällt dementsprechend das Großsegel aus.

Bei Poncin wird standardisiert, so extrem, dass die außen auf die Bordwand montierten Rüsteisen identisch sind mit denen der Harmony 52; das wirkt optisch ein wenig grob,... aber vertrauensvoll. Die daran montierten Unterwanten stehen etwas im Weg, wenn man zwischen diesen und dem Mast hindurchgeht. Die vom Mast zum Cockpit hin umgelenkten Leinen werden sauber sortiert und sind dank der meist hochwertigen, kugelgelagerten Umlenklöcke leicht zu bedienen. Sie können im achteren Bereich des Kajütaufbaus in Spinlock-Hebelklemmen (Ausführung XTS) fixiert werden.

Einzig die Umlenkung und die Bedienung der Fockshot sollte überarbeitet werden (siehe oben).

Eine Besonderheit ist die Steuersäule mit integriertem Autopiloten. Gut gefallen mir die beidseitigen, flachen Backskisten. Hier ist alles, ohne sich verrenken zu müssen, sofort greifbar. Selbst langbeinige Crewmitglieder fin-



Hell, „yachtig“ und geräumig. Das gilt den Salons der Harmony 42.

den bei Schräglage an der Leeducht keinen stützenden Halt für die Füße, Abhilfe schafft eine ein Meter lange Alu-Leiste die in Längsrichtung im Cockpitboden gesteckt wird. Ansonsten sitzt es sich bequem auf den 2,35 mal 0,44 großen Cockpitduchten. Das durchschnittlich 34 Zentimeter hohe Stuhl ist ergonomisch gestaltet. Wie auch alle Kanten und Ecken im Cockpitbereich angenehm abgerundet sind.

Im tiefen Ankerkasten finden neben der elektrischen Ankerwinde (Standard) auch noch einige Fender und Festmacherleinen Platz. An dem davor montierten Mini-Klüverbaum kann in zwei Rollen die Ankerkette gefahren werden, außerdem bietet er Befestigungsmöglichkeit für einen Blisterhals.



Der etwas martialisch wirkende Vorbau ist Anschlagpunkt für den Gennaker und trägt zwei Rollen für die Kette.



Im herunter klappbaren Durchstieg ist auch die Badeleiter integriert.



Die Rüsteisen sind außen auf die Bordwand montiert. Ein wenig grob, aber durchaus Vertrauens erweckend.



Geräumig und gut durchlüftet.... Die Nasszellen der Harmony 42.



war der erste Eindruck des großzü-

## Unter Deck

Gelangt man über die Niedergangstreppe in den Salon, so empfand ich drei Dinge: hell, yachtig und geräumig. Helles Holz überwiegt. Für Traditionsbewusste Salzbucket ist ab 2008 auch eine dunklere Holzart lieferbar. Die Möbelbeschläge sind nicht aus der Campingszene, sondern stilvoll und solide. Holz- und Kunststoff-Flächen werden sauberst verarbeitet und sind hochwertig im Finish. Drei Kabinen bieten jeweils geräumige Doppelkojen, der Salontisch kann abgesenkt werden (Extra), so dass acht Personen übernachten könnten. Diese teilen sich zwei –ebenfalls geräumige und gut durch-



Helles Holz überwiegt im Ausbau der Harmony 42 und alle Holz- und Kunststoffflächen sind sehr sauber verarbeitet.

### Stehhöhen

|                    |        |
|--------------------|--------|
| Pantry, vor Kocher | 1,86 m |
| Pantry, vor Spüle  | 1,83 m |
| Salonmitte         | 1,95 m |
| Salon vorn         | 1,91 m |
| vor Niedergang     | 1,91 m |
| Vorschiff          | 1,89 m |
| vorderer WC-Raum   | 1,86 m |
| achterer WC-Raum   | 1,84 m |
| Achterkabinen      | 1,88 m |

lüftbare- Waschräume/WCs. Für praxisgerechte Entlüftung sorgen auch zwei Permanentlüfter (Windhutzen) auf dem Kajütdach, sowie diverse zu öffnende Fenster und drei Decks-luken. Nachteil dieser Fenster: Da die –nach innen zu öffnenden- Fenster schräg angebracht sind, regnet es hinein.

Auch alle Schappdeckel und Schranktüren werden wirkungsvoll belüftet.

Gut gefällt mir, dass sämtliche Hebel-Seeventile für die Rumpfdurchbrüche (WC, Waschbecken, Duschen und Spüle) ohne Aufwand ungehindert erreichbar sind.

Die Pantry entspricht dem Niveau der Küche einer kleinen Apartmentwohnung. Überall davor vernünftige Stehhöhe (da, wo an sie am dringendsten braucht!), große Arbeitsfläche und reichlich Stauraum. Einzig die Lage der Pantry dürfte Blauwasserseglern nicht gefallen. Sie befindet sich relativ weit vorn im Boot. Und je weiter man bei Schlechtwetter auf einem Amwindkurs nach vorn geht,



Die Pantry bietet große Arbeitsflächen, reichlich Stauraum und in ganzer Länge Stehhöhe.

# YACHTENMELTL

Bavaria Yachts Centrum

DEUTSCHLAND PREMIERE:  
BAVARIA 31 cruiser  
BAVARIA 34 cruiser  
BAVARIA 40 vision 2-Kab.

» Wir zeigen wo's lang geht «



22.09. – 30.09.07  
Halle A1, Stand 211

Ausstellung  
Verkauf  
Segelurlaub

Chiemseestraße 65  
D-83233 Bernau am Chiemsee  
Tel. +49 (0) 80 51- 9 65 53-0  
Fax +49 (0) 80 51- 9 65 53-10



www.yachten-meltil.de

Direkt an der A8 München – Salzburg | Ausfahrt Bernau/Felden



## INNOVATIONEN

TEAK-PRODUKTE VON SABA

### Deckfast MS: Verklebung von Teakstabdecks

1-Komponentiger Klebstoff (MS-Polymer) zum Verkleben von Teakstabdecks, lange Verarbeitungszeit von 60 Minuten! Einfach und sauber zu verarbeiten, flexibles Verkleben von Sperrholz und Teakdeck, formt eine sehr dauerhafte, wasserdichte Schicht, frei von Lösungsmitteln



### SABA Marine Primer für Grundierungen

Grundierung für Teakfugen vor der Verarbeitung mit SABA Seal One Fast und SABA Seal One HM



### Seal One fast: schnell schleifbare Decksfugenmasse

1-Komponentige Decksfugenmasse (MS-Polymer). Für das dauerhafte Abdichten von Fugen in Teakholzstabdecks. Einfach und schnell ohne Blasenbildung zu verarbeiten, dabei dauerhaft elastisch, sehr gute UV- und Witterungsbeständigkeit, fast schrumpffrei, frei von Lösungsmitteln, Silikonien, und Isocyanat, fleckfrei. Nach 1 bis 2 Tagen schleifbar und sehr schwarze Farbe.

Kostenloses Infopaket und Händlernachweis von:

M.u.H. von der Linden GmbH  
Wertstraße 12-14 • D-46483 Wesel / Germany  
Tel. +49 (0) 281 338300 • Fax +49 (0) 281 3383030  
email: service@vonderlinden.de  
internet: http://vonderlinden.de



VON DER LINDEN

Interboot Halle A 3, Stand 301



# FLEX-O-FOLD

## Qualität entfaltet sich

### 2- und 3- Blatt Faltpropeller für Fahrten- und Regattasegler



### FLEX-O-FOLD PROPELLERS

Neustadt 10  
D 24939 Flensburg  
Tel. (0461) 4 81 56 10  
Fax (0461) 4 37 48

www.flexofold.com

desto fahrstuhlartiger geht es bei Stampfbewegungen des Bootes zu. Schließlich springt die Suppe aus dem Topf. Positiv, besonders auf längeren Urlaubstouren, beurteile ich den riesigen Kühlschrank, in den sechs Staukästen mit den Abmessungen 21 mal 24 mal 34 Zentimeter hineinpassen, ... plus einige Flaschen.

Die Navigationsecke bietet ausreichend Fläche und Raum zum nachträglichen Einbau von elektronischen Geräten. Tischfläche (98 mal 60 Zentimeter) und das darunter liegende Staufach bieten reichlich Platz für ungefaltete, 60 mal 40 Zentimeter große „Sportboot-Seekarten“.

Schließlich fiel mir beim Verlassen des Salons auf, dass die Teakholz-Bodenbretter besonders präzise und solide gefertigt werden. Kennzeichen: Gleichgültig, auf welches Bodenbrett ich trat, keines gab einen „Mucks“ von sich, kein Knarren, kein Knistern. Auch das ist Wohnkomfort, ... besonders nachts beim Gang zum WC.

## Fazit

**E**s erscheinen fast wöchentlich neue Boote auf dem Markt. Die getestete Harmony 42 ist nicht irgendeines von ihnen. Die Werft besticht durch solide und saubere Verarbeitung. Was wiederum zu einem hohen Wiederverkaufswert führen dürfte. Das Verhalten unter Segel und auch mit der Maschine sind tadellos. Unsere Mängelpunkte: Fockschotführung und Propeller-Lärm lassen sich beheben. Dass die Unterwanten „im Wege sind“, damit muss man leben. Insgesamt: Eine der interessantesten Neuerscheinungen zum schnellen Fahrtensegeln. Warum nicht auch zum Gewinnen von Regatten?

Peter Schweer

## Technische Daten

|                                |                             |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Bauweise                       | Vakuuminjektion             |
| Rumpf                          | GfK/Kevlar-Sandwich         |
| Deck                           | GfK-Sandwich                |
| Konstrukteur                   | Mortain & Maviaklos         |
| Rumpflänge                     | 12,42 m                     |
| Lüa                            | 12,86 m                     |
| LWL                            | 11,15 m                     |
| Breite                         | 3,99 m                      |
| Tiefgang (Testboot)            | 2,00 m                      |
| Gewicht                        | 8,96 t                      |
| Ballast (Gusseisen)            | 2,74 t                      |
| Ballastanteil                  | 31 %                        |
| Motor                          | Volvo-Penta,<br>39/29 PS/kW |
| Antrieb                        | Wellenanlage                |
| Propeller (Extra)              | Dreiflügel-Faltpropeller    |
| Rigg                           | 8/10                        |
| Masthöhe über WL (mit Antenne) | 20,27 m                     |
| Großsegel                      | 46,0 m <sup>2</sup>         |
| Rollreff-Genua                 | 33,9 m <sup>2</sup>         |
| Gennaker                       | 115 m <sup>2</sup>          |
| Treibstoff-Tank                | 200 l                       |
| Frischwasser-Tank              | 385 l                       |
| Fäklientank                    | 80 l                        |
| Heißwasser-Boiler              | 22 l                        |
| Bordnetz                       | 12 Volt                     |
| Starterbatterie                | 70 Ah                       |
| Servicebatterie                | 143 Ah                      |

Regatta-Vermessung GPH 612,5  
 Schlafplätze 7 (plus 1, Extra)  
 CE-Kategorie/Crew A / 6  
 Preis\* (ab Werft) 150.810  
 Euro (inkl. MwSt.)  
 Werft Groupe Poncin,  
 La Rochelle, F.  
 Deutscher Vertreter  
 Blue -Yachting,  
 Am Lesumhafen 2A,  
 28717 Bremen  
 Tel. 0421 – 63 98 754  
 Fax 0421 – 63 98 755  
 www.blue-yachting.de

\*Im Preis enthalten (Auszug): 39 PS-Motor, Großsegel mit Einleinen-Reffsystem, Rollreff-Genua, Teak auf Cockpitduchten, Epoxy-beschichteter Kiel, zwei WC-Räume, Polster, Radio mit CD, Echolot, Log, Windanlage, GPS, Kühlschrank, Gasherd mit Ofen, k/w-Druckwassersystem, Fünfjahres-Garantie gegen Osmose.



Extras (Auszug): 55 PS-Volvo-Penta-Motor (2.202 €), Dreiflügel-Faltpropeller (2.098 €), durchgelattetes Großsegel mit Lazybag (3.558 €) Sprayhood (1.952 €), Warmwasser-Heizung (4.749 €), 220-Volt-Installation (2.302 €), Deck und Cockpitboden mit Teak belegt (7.991 €), segelklare Übergabe (3.035 €).