



- 52** **Test Harmony 47** Für einen attraktiven Einstiegspreis erhält man eine ungewöhnliche, gut segelnde Yacht, die durch modernste Fertigungstechnologie auf höchstem Niveau hergestellt wird.

# QUALITÄT ALS KAMPFANSAGE

Als vor drei Jahren die französische Werft Poncin antrat, mit neuem Bauverfahren und neuen Modellen den Markt fahrtenorientierter Yachten umzukrempeln, war das eine Kampfansage an die Großserienhersteller.

TEXT MICHAEL KRIEG FOTOS WERFT



»»» **Das Ziel** von Werftchef Olivier Poncin ist hoch gesteckt, will er doch in relativ kurzer Zeit zu den größten Segelbootproduzenten im europäischen Raum aufschließen. Bis dato verlassen jährlich schon mehr als 200 Boote in den Größen zwischen 31 und 52 Fuß die Werft



4,25 m Rumpfbreite erlauben eine großzügige Aufteilung unter Deck

**E**in potenzieller Kunde kann sich bei der Suche nach einer qualitativ guten, preislich vernünftigen und zudem schnellen Yacht aus der Poncin-Werft beruhigt zurücklehnen: Die vor allem im Unterwasserschiffbereich leistungsorientierten Linien stammen aus der Feder der bekannten Yacht-Designer Mourtain & Mavrikios. Für modernste Fertigungstechnologie bei den Harmony-Yachten zeichnet der Chef selbst verantwortlich.

Poncin ist in der Branche kein Unbekannter. Als ehemaliger Gesellschafter von Dufour ist der 53-Jährige weit über Frankreichs Grenzen hinaus bekannt. Sein Ziel: Schiffe durch die Übernahme von Produktionsprozessen aus dem Automobilbau einfacher, mit konsequenter Gleichteile-Strategie preisgünstiger und mithilfe automatisierter Laminierprozesse schneller zu produzieren. Was passiert genau?

#### Rumpf, Deck und tragende Strukturen

der vier großen Modelle werden im eigens entwickelten Vakuum-Injektionsverfahren mit Faserverbundtechnik und Kevlarverstärkungen hergestellt. Zuerst wird Gelpcoat in die Negativform gespritzt. Dann 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 Stringern entsteht während dieses Prozesses.

Anschließend wird eine vorgegebene Harzmengenge eingepresst. Eine Vakuumpumpe sorgt zusätzlich dafür, dass das Harz gleichmäßig verteilt wird und keine Luft einschließt zurückbleiben. Das Ergebnis ist eine gleich bleibend hohe GFK-Qualität. Alle Seiten, also vor allem auch die Schaleninnenseite des Bootskörpers, sind glatt und sauber. Das bestätigt der Blick unter die absolut passgenauen und

soliden Bodenbretter eindrucksvoll – der Einsatz einer Decks-Innenschale ist unnötig.

Die im Faserverbund integrierten Wrangen sorgen für eine enorme Festigkeit des gesamten Bootskörpers. Das bestätigt sich während des Segelns an der Kreuz auch unter Deck: Nichts knarrt oder verzieht sich. Den für Neuboote typischen, eher unangenehmen Kunststoffgeruch gibt es durch die besondere Bauweise gar nicht.

**Der günstige Preis** – trotz der im Vergleich zu Großwerften eher kleinen Stückzahl – kommt dadurch zu Stande, dass sowohl viele Ausrüstungsteile auf Deck als auch Einbausegmente unter Deck für alle Modelle standardisiert sind. Das klingt nach Kompromiss- und wenig individuellen Lösungen; aber alles – hier gilt exakt das Gleiche wie bei der von uns vor einem Jahr gefahrenen Harmony 42 (siehe Bootshandel-Magazin 11/2007) – was das von uns im Frühjahr 2008 getestete 47-Fuß-Modell zu bieten hat, ist für diese Yachtgröße stimmig.

Zum Test in der Lübecker Bucht stand uns die neue Harmony 47 in der Elegance-Version zur Verfügung; das Schiff wurde uns freundlicherweise von Jan Hegerfeld, Chef des Fehmarn Charterunternehmens Real Sailing, zur Verfügung gestellt.

**Der äußere Eindruck:** Die französische Yacht unterscheidet sich schon am Steg deutlich vom gegenwärtigen Mainstream der Mitbewerber. Kommen moderne Serienyachten zusehends häufiger mit kurzen und kantigen Aufbauten daher, wirken die Linien der Harmony – nomen est omen – dank des relativ niedrigen Freibords und durch den nach vorn gezogenen, flachen und gerundeten Kajütaufbau sehr harmonisch. Sie hinterlässt, wie ihre kleinere Schwester, einen sehr positiven ersten Eindruck. Durch den im Bereich des hochklappbaren Hecksitzes offenen



Schönes Detail: Die Belegklampen gleichen sich optisch gelungen der Fußleiste an

## »» Mit konsequenter Gleichteile-Strategie macht sich die Poncin-Werft daran, preisgünstiger und schneller zu produzieren

Spiegel kommt man bequem an Bord. Ein herausnehmbares Plexiglas-Schot unter dem Sitz dient einerseits der Sicherheit (bei Kindern an Bord), andererseits verhindert es, dass sich Kleinteile unbemerkt aus dem Cockpit verabschieden können. Der Zugang von vorn erfolgt über eine Trittstufe am Ankerbeschlag. Der macht einen robusten Eindruck, ist zum Bug hin abgestützt und vereinfacht durch seine Größe gleichzeitig die Handhabung des Gennakers.

Der Blick in den Ankerkasten wird vor allem Fahrtensegler besonders freuen: Er ist riesig und fasst neben Winde und Kette auch sechs große Fender und sämtliche Festmacher. Auch das Aufnahmevermögen der 40 x 60 cm messenden Backskisten im Cockpit ist groß. Da sie bei einer Tiefe von 110 cm trotzdem nicht bis „in den Keller“ reichen, ist der Inhalt gut zu überschauen und leicht zugänglich. In den Gasflaschenbehälter passen zwei 5-kg-Gebinde Propangas und zusätzlich der Reservekanister für Diesel.

**Der Gang über** das breite, mit integrierter Antirutsch-Oberfläche versehene Deck ist sicher zu bewältigen, die Bewegungsfreiheit groß. Das ist auch den außen am Rumpf angeschlagenen Wanten zu verdanken, die ein freies Gangbord schaffen. Außen angeschlagene Wanten haben aber auch bautechnisch einen Vorteil, der nicht unterschätzt werden sollte: Aufwändige Unterkonstruktionen entfallen, die Statik verbessert sich, was weniger Verspannung und Verformungen des Decks und Rumpfes zur Folge hat. Außerdem gibt es keine Probleme mit der Dichtigkeit. Die Rellingstützen sind in die runde Aluminiumfußleiste integriert und stabil mit ihr verbunden, was erheblich zu deren Festigkeit beiträgt. Schönes Detail: Die Belegklampen gleichen sich optisch gelungen der Fußleiste an. Auch die Handläufe aus Aluminium auf dem Kajütdach zwischen

### TECHNISCHE DATEN WIE GESEGELT

Länge über alles: 14,39 m	Motorisierung: Volvo-Penta mit Wellenanlage und Faltpropeller, 75 PS (55,9 kW)
Rumpflänge: 13,95 m	Maximale Passagierzahl: 8 Personen
Breite: 4,25 m	CE-Kategorie: A (Hochsee)
Tiefgang: 2,15 m (Standardkiel)	<b>Preis: ab 190.000 Euro</b>
Gewicht: 10,56 t	
Ballast bei Kielversion: 3,55 t	
Besegelung: Groß (48,8 m <sup>2</sup> ), Genua (44 m <sup>2</sup> )	

**Standardausstattung (Auswahl)** Teak-Cockpitbänke, Carbon-Ruderschaft, Kompressor-Kühlschrank, 2-Flammen-Herd, selbstlenzendes Cockpitstauach für Gasflaschen, 80-l-Fäkalientank, Warm/Kalt-Druckwassersystem, Badeleiter, Steuersäule mit Logge, Echolot und Windmesser, GPS und UKW-DSC-Seefunk am Navigationstisch, 2 Batterien (143/70 Ah), Lichtmaschine, Navigationslaternen, Einleinenreffsystem, Genua-Rollreiffanlage  
**Extras (Auswahl)** Gennaker-Ausrüstung, Salon-Wasserheizung, Integra-Steuersäule mit Autopilot, Kartenplotter und Echolot, Teak auf Deck und im Cockpit, Kevlar-Segelgarnitur, durchgelattetes Großsegel mit Automatikreff, Lazy Bag/Jack, Extrawassertank, Warmwasser an Cockpitdusche, 230-V-Salon-Steckdosen, zur Doppelliege ablenkbarer Salontisch, 30-Ah-Batterieadegerät

Sprayhood und erstem Want dienen nicht nur der Sicherheit, sondern sind auch in der Ausführung stilistisch den Fußleisten angepasst. Zudem bieten die Profile ein Höchstmaß an Stabilität und somit Sicherheit, wenn man sich mit dem Lifebelt auf dem Gang nach vorn einpickt. Die als Extra erhältliche Sprayhood stammt aus französischer Herstellung, ist mit kräftigen Niro-Haltebügeln versehen und über Reißverschlüsse auch nach vorn zur Frischluftzufuhr zu öffnen.



Harken-Winschen sind Standard

**Der steile Steven**, das schräge Heck und das gewaltige Rigg suggerieren schon von außen Dynamik. Wie viele andere Yachten ihrer Klasse hat auch die Harmony 47 ein hohes Rigg mit schlankem Segelplan und – schon wegen der außen angeschlagenen Wanten – kurzem Vorsegel.

Der tiefe Schwerpunkt und das sportlich flache Unterwasserschiff versprechen gute Segeleigenschaften. Und die können sich dann auch sehen lassen: Gut getrimmt – mit an Bord ist die Hamburger Profissegerin Ulrike Nehls – erreicht die Yacht bei Leichtwind um sechs Knoten, hart am Wind immerhin schon eine Geschwindigkeit von fünf Knoten (über Grund) und das bei einem Wendewinkel von gerade mal 80 Grad.

**Die Beschleunigung** nach den Manövern ist eindrucksvoll. Hier macht sich vor allem das geringe Gesamtgewicht der Yacht von rund zehneinhalb Tonnen bemerkbar. Bei schwachen Windbedingungen ist mir, hart am Wind, die Rückmeldung am Rad allerdings etwas zu gering. Am Testtag weht es aber zumeist mit zwölf bis 14 Knoten (Bft 4), in Spitzen sogar bis zu 20 Knoten.

Vergleicht man die erzielten Geschwindigkeitswerte mit denen des Leistungsdiagramms, ist festzustellen, dass sie eindrucksvoll bestätigt werden. Kontinuierlich klettert die Anzeige auf Werte über sieben Knoten, mit einem Schrick in den Schoten auch deutlich über acht Knoten. Da die Segelfläche der Genua im Verhältnis zum Groß vergleichsweise kleiner als bei anderen Yachten ist, empfiehlt es sich,

**VOLVO PENTA**  
www.volvopenta.com

hanseboot  
Halle A3  
Stand 422

**100% SERVICE  
VOR ORT...**

## ... VON IHREN VOLVO PENTA VERTRAGSPARTNERN!

ZUVERLÄSSIGKEIT IST KEIN ZUFALL

- Robuste und starke Antriebe
- EVC-Electronic Vessel Control
- Volvo Penta action service  
24 Stunden am Tag

Nähere Informationen über unsere Produkte und Vertragspartner erhalten Sie auf unserer Website [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com).





Luken und Fenster lassen viel Licht in den eher nüchtern wirkenden Salon



einen Furling-Gennaker (Bartels-Furler als Option) anzuschaffen, der am integrierten Bugspriet gefahren werden kann.

**Die Reaktionen der Yacht** auf die Ruderbewegungen sind unter diesen Bedingungen immer vorbildlich. Durch das Steer-and-go-System ohne Kette oder Seilzug setzt das 14,39 m lange Boot die Ausschläge in Richtungsänderungen überraschend lebhaft um. Die Harmony 47 verlangt also nach einer feinfühligsten Hand am Rad.

Positiv zu vermerken ist das Wellenverhalten der Yacht: Selbst bei einer gelegentlichen Wellenhöhe von knapp einem Meter gibt es kein hartes Einsetzen des Vorschiffs. Der Eigner versichert, dass auch bei härteren Bedingungen kaum Spritzwasser das Cockpit erreicht.

**Das Layout** des gut dimensionierten Cockpits wirkt durchdacht. Sowohl Fahr-

tensegler als auch sportlich orientierte Skipper finden sich spontan zurecht und alle nötigen Trimmeinrichtungen am richtigen Ort. Als Standard läuft die Großschot beidseitig auf 44er-Winschen am Niedergang. Beim Testschiff hielt der Eigner im Hinblick auf seine Charterkunden eine konventionell einseitige Schotführung für angebrachter.

Durch das modulare Bausystem der Werft sind Größe und Einteilung der Harmony 47 im Salonbereich identisch mit dem kleineren 42er-Modell. Unser Schiff bot unter Deck das Standardlayout mit Schlafplätzen für sieben Personen in vier Kammern. Bei abgesenktem Tisch und Einlegepolstern im Salon sind es acht bis zehn Kojenplätze. In der Eignerversion fällt die zwischen Salon und Vorkammer gelegene Einzelkabine zugunsten eines separaten Duschrums weg.

**Mit weißen Wänden** ergibt sich ein klarer, eher puristischer Gesamteindruck in dem dank vieler Luken überaus hellen Salon. Was der eine vielleicht als kühl, unpersönlich und somit ungemütlich empfinden mag – die mit viel Holz ausgestattete Mahagoni-Höhle vergangener Jahre sucht man auf einer Harmony vergebens – reizt andere vielleicht zur kreativen Gestaltung der hellen GFK-Wandflächen: Großformatige Bilder oder farbige Poster, vielleicht sogar ein Plasma-Fernseher lassen sich nach eigenem Geschmack an den Wänden anbringen.

»» Die mit viel Holz ausgestattete Mahagoni-Höhle vergangener Jahre sucht man auf einer Harmony vergebens: Unter Deck ergibt sich ein klarer, eher puristischer Gesamteindruck

Die farblich auf ihre Umgebung abgestimmten Polster der großen, u-förmigen Sitzgruppe, an der gut acht Personen Platz finden, sind mit pflegeleichtem, abziehbarem Alcantara-Stoff bezogen. Der helle Ausbau – unser Boot war Buche, andere Hölzer sind im Angebot – lässt viele individuelle Gestaltungsmöglichkeiten zu. Wem so viel Modernität nicht zusagt, kann auch die Vintage-Ausführung ordern, bei der die warmen Mahagonitöne der Einbauten einen angenehmen Kontrast zu den beigefarbenen Wänden bilden. Der Innenausbau ist fehlerfrei, die Holz- und Kunststoffflächen sind sauber verarbeitet und im Finish hochwertig.

Funktional bietet die Harmony 47 alles, was man auf einer Yacht dieser Größe erwarten kann: viel Lebens- und Stauraum für bis zu zehn Personen, gut proportionierte Kojenmaße und reichlich Stehhöhe. Auch der Navigationsplatz ist üppig bemessen und erscheint für die weltweite Fahrt ausgelegt.

**Mehr als vier Meter Rumpfbreite** erlauben, nicht nur einen großzügig wirkenden Salon unterzubringen. An der Backbordseite fällt auch die gut ausgestattete Pantryzeile auf. Imposant ist die mit 200 Litern ungewöhnlich große Kühltruhe, die sechs bierkastengroße Körbe fasst. Diese können so geschickt gestaut und verschoben werden, dass der Smutje jederzeit auch an den Inhalt der unteren Etage herankommen kann. Annähernd genial konzi-

