

Eine neue Werft, aufgebaut nach modernsten Erkenntnissen, will mit extrem preisgünstigen Yachten den Markt aufmischen. Exklusiv: Die Strategie, die Technik – und wie die Konkurrenz reagiert

Französische Revo



1 Ruderanlage. Alle Schiffe von Harmony erhalten aus Kostengründen ein und dieselbe Steuersäule. Der Ruderschaft ist aus Carbon und teuer, erübrigt aber eine aufwändige Lagerung



2 Deckslayout. Genua und Groß werden am Niedergang geschotet. So reichen zwei statt vier Winschen

ution

3



Tandemkiel. Hält den Tiefgang gering (1,50 m) und ist Teil der sehr umfangreichen Serienausstattung

4



Verstägung. Die Wantenpüttinge greifen an der Bordwand an. Das erspart aufwändige Unterzüge

Hart am Wind: Der Prototyp der Harmony 38 zeigte im YACHT-Test gute Segeleigenschaften und überraschte mit kompletter Ausstattung

6



7

5



Struktur. Bei Harmony sind die Bodenwangen Teil des Laminats und nicht nachträglich aufgeklebt

6



Klappen. Erinnern in Form und Material an Etap. Die Fußreling besteht aus dem gleichen Alu-Profil

7



Bug. Der steile Steven verlängert die Wasserlinie, die kleine Nase erleichtert Manöver unter Gennaker

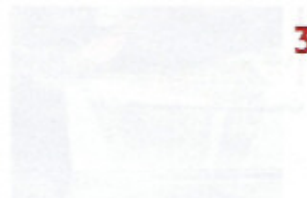
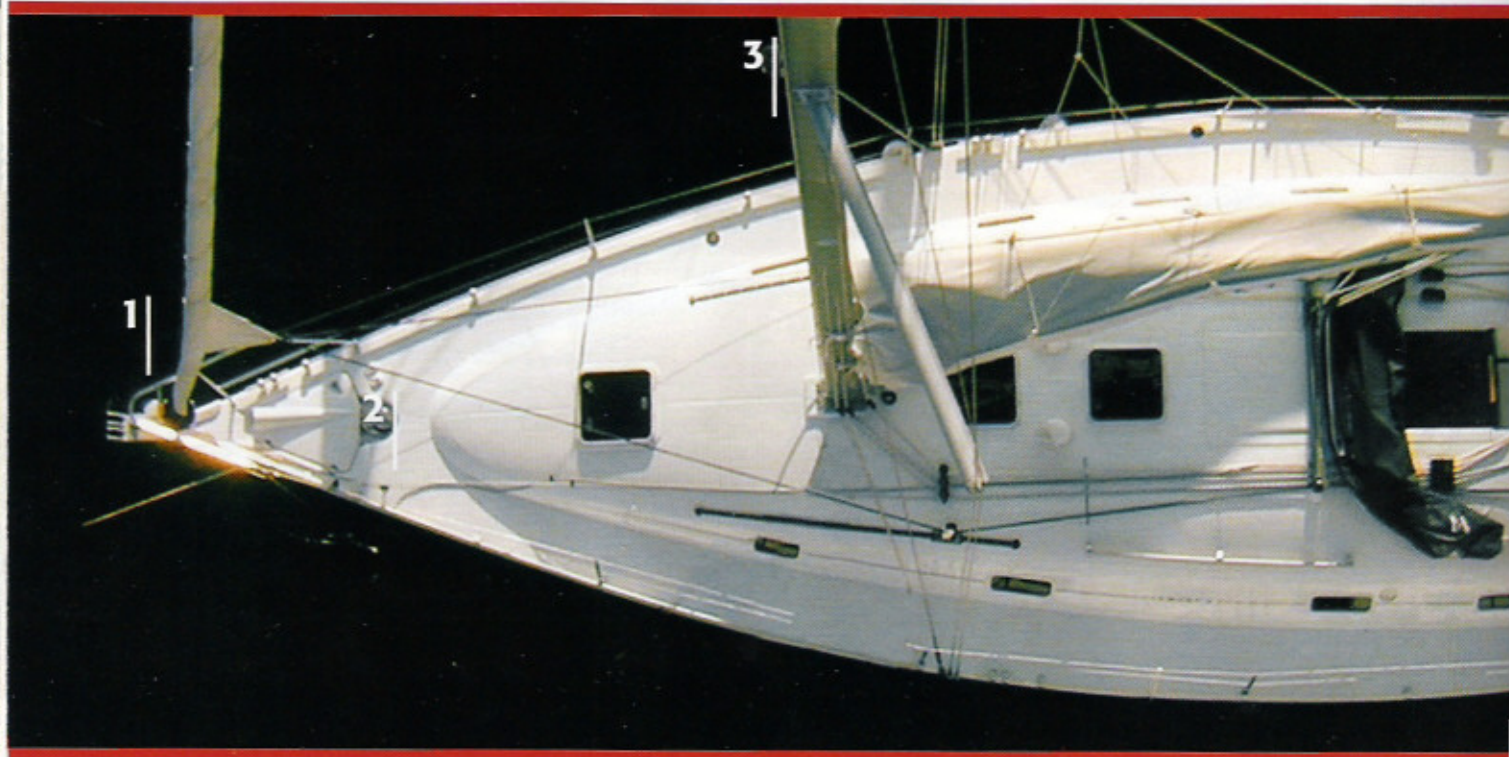
| Deckslayout mit Pfiff



Bugkorb. Das Rohrge-
stänge findet sich auch
auf den großen Harmonys
wieder. So kommen hohe
Stückzahlen zustande



E-Ankerwisch. Gehört ab
der 42er zum Standard
und ist überall gleich. So
kann die noch junge Werft
sehr günstig einkaufen



Das hohe Zweimalings-
Mast und die guten Elv-
ström-Segel widerlegen
Vorurteile, dass hier am
Segelspaß gespart würde



Rigg. Der hohe Zweimalings-
Mast und die guten Elv-
ström-Segel widerlegen
Vorurteile, dass hier am
Segelspaß gespart würde



Cockpit. Wegen der un-
gewöhnlichen Schotführung
braucht man zum Trimm
ein Crewmitglied ...

Vielleicht liegt es an der Adresse. Vielleicht kommt man einfach auf solche Ideen, wenn man in einer Straße arbeitet, die nach einem der größten Querdenker und Genies des vorigen Jahrhunderts benannt ist. Vielleicht also ist das alles gar nicht so ungeheuerlich, wie es zunächst klingt, sondern irgendwie zwangsläufig.

La Rochelle, Rue Albert Einstein, Hausnummer 2.

Hier schaltet und waltet Olivier Poncin, ehemaliger Yachthändler, ehemaliger Kirié-Chef, ehemaliger Dufour-Gesellschafter. Unter Bootsbauern hat sein Name Klang, weit über Frankreich hinaus. Und der Bekanntheitsgrad wird wohl noch zunehmen. Denn der geborene Un-

ternehmer hat sich nach einer kurzen, aber kreativen Auszeit nicht weniger vorgenommen, als die Yachtbranche zu revolutionieren.

„Wir werden die innovativste Serienfertigung der Welt verwirklichen, die es für Segelboote derzeit gibt“, erklärt der 50-Jährige. Das darf man als Kampfansage verstehen (s. Interview S. 76).

Aufbauend auf einem hoch automatisierten Laminierprozess und unterstützt von einer konsequenten Gleichteile-Strategie will Poncin vom Frühjahr 2005 an Schiffe schneller, einfacher und günstiger herstellen, zugleich aber auch besser bauen als die führenden Wettbewerber.

Unter dem Namen Harmony will er eine eigene Marke etablieren, fünf neue

5



Klapp-Rad. Wer im Hafen freien Durchgang zur Heckplattform will, kann gegen Aufpreis den genialen Lewmar-Lenker ordern

Modelle anbieten und in nur drei Jahren zum größten Segelboot-Produzenten hinter Bénéteau, Jeanneau und Bavaria avancieren.

Das ist nicht nur ehrgeizig, es klingt geradezu verwegen. Jedes einzelne Teilziel wäre schon Herausforderung genug. Alle zusammen zu erreichen erscheint wie das Vorhaben, aus dem Stand den America's Cup gleich in der ersten Kampagne zu gewinnen – nicht ganz ausgeschlossen, aber sehr, sehr ambitioniert.

So gibt sich die Konkurrenz, die ihrerseits eifrig an rationelleren Fertigungsmethoden tüfelt, denn auch skeptisch bis gelassen, was die Pläne von Poncin betrifft. Paul Wuyts, sein Nachfolger auf dem Chefsessel bei Dufour, glaubt ▷



... oder einen Autopiloten. Über die Winden achtern (Option) werden lediglich Spi oder Blister gefahren

★★★★★
**Sportboot
Charter**

www.sportbootcharter.com

Das **LEBEN**
genießen



Einfach und schnell
Ihr Wunschboot direkt online
buchen:



www.sportbootcharter.com

Jeden Monat
neue Boote!

Top Boote - Top Locations,
umfassend, übersichtlich
und komfortabel.

Sportbootcharter
– der zentrale Marktplatz für
Yacht- und Motorboot-Charter.

| Sparen mit Maß



1 Standardmodul. Sitzecke und Tisch sind für alle Typen identisch, nur die Zusatzbank gibt es erst ab der Harmony 42

nicht an den schnellen Erfolg des neuen Wettbewerbers: „Das gucken wir uns alles ganz entspannt an.“ Und auch Michael Schmidt vom Yachtzentrum Greifswald sieht derzeit „überhaupt keinen Handlungsbedarf“ (s. Umfrage S. 78).

Alles Schall und Rauch also, nur Marketing-Geklingel und intelligente PR? Das wäre dann doch zu einfach.

Die Produktion

Tatsächlich hat Olivier Poncin, der den Markt kennt wie nur wenige, fast drei Jahre Forschung und Entwicklung in sein Projekt gesteckt. Zusammen mit Fertigungsexperten aus der Wissenschaft und aus dem Automobilbau hat er die Produktionsprozesse heutiger Werften analysiert,

Optimierungspotenziale identifiziert und anhand der Erkenntnisse ein neues Verfahren definiert: das Boat Industry System. Es ist Kern des ehrgeizigen Vorhabens und zugleich Blaupause für die Werft in Marans, die in Kürze den Betrieb aufnehmen soll.

Die Anlage entsteht sprichwörtlich auf der grünen Wiese und soll rund um die Uhr laufen, 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche. Viele Arbeitsschritte wie das Spritzen von Gelcoat oder das Einbringen von Harz beim Laminieren werden maschinell erfolgen. „Das erfordert höhere Anfangsinvestitionen“, sagt Poncin, „rechnet sich aber wegen der großen Effizienz; außerdem garantiert es eine stets gleich bleibende Qualität.“



2 Tanklager. Um Teile und Gewicht zu sparen, dienen die Frischwassertanks als Unterbau fürs Sofa. Die Polster liegen direkt auf



3 Navigation. Lot, Logge, Windmesser und GPS sind Serie. Der Kartentisch steht längs im Raum, bietet aber ungewöhnlich viel Platz

Ikea als Vorbild



Komplettpaket. Das Design ist kühl bis modern, die Qualitätsanmutung könnte besser sein, doch es fehlt nicht einmal an Vorhängen

Rumpf, Deck sowie die tragenden Strukturen entstehen im Vakuum-Injektionsverfahren (s. Graphik S. 76). Zwischen einer Innen- und Außenform wird das Laminat exakt auf die gewünschte Stärke gebracht. Auch die Bodenwrangen sind in den Faserverbund komplett integriert, was Vorteile in der Festigkeit des gesamten Bootskörpers mit sich bringt. Weil auf diese Weise viel Handarbeit entfällt, soll der angestrebte Personalkostenanteil unter 15 Prozent liegen und damit in etwa auf Bavaria-Niveau.

Im Einkauf will die Werft den Nachteil anfänglich kleiner Stückzahlen dadurch wettmachen, dass sie viele Komponenten wie Bug- und Heckkorb, Ankerwisch, Steuersäule, Badeplattform, aber

auch ganze Einbau-Segmente wie Salon-Sitzgruppe und Pantry für alle Modelle standardisiert. Sofa, Spüle oder Kühlfach sehen auf der derzeit kleinsten Harmony-Yacht mit 38 Fuß genauso aus wie auf der 47er. Dasselbe gilt für Tanks, Batteriebänke, Luken, Schapps und Türen. Derart radikal hat noch keine Werft die Zahl der individuellen Baugruppen reduziert. Zu groß erschienen Bedenken, wegen der Standardisierung stets nur Kompromiss-Lösungen anbieten zu können.

Aber der Ansatz Olivier Poncins geht noch erheblich weiter, als nur Fertigung und Einkauf neu zu definieren. Auch im Design, in der Konstruktion der Schiffe und im Vertrieb beschreitet der dynamische Vollblut-Manager neue Wege. >



Komfortmaß. Das Kühlfach fasst 200 Liter. Anders als beim Prototyp (o.) ist der Deckel nun zweigeteilt



Praxisnähe. Der Abfallbehälter ist direkt von oben zugänglich. Landstrom gibt es hinter der Schiebetür



Baugleichheit. Die Pantryzeile ist von der 33er bis zur 47er völlig identisch, überall dieselben Möbel

Klassische Moderne



1 Faltheck. Der schön geneigte Spiegel öffnet partiell zur Bade- und Zugangsplattform

So ließ er lange vor der Aufnahme des regulären Betriebs mehrere Prototypen bauen, um die Praxistauglichkeit der Schiffe überprüfen zu können und die Anregungen potenzieller Eigner in die Entwicklung einfließen zu lassen – ein Aufwand, den heute nur ganz wenige Serienwerften betreiben.

Das Produkt

Die YACHT hatte vor der spanischen Küste zwei Tage lang Gelegenheit, das Vorserienmodell der Harmony 38 exklusiv zu testen; auch die Harmony 42 und 47 standen für Probeschläge bereit.

Die Schiffe überraschen auf den ersten Blick. Anders etwa als Bénéteaus neue Discount-Linie mit Namen Cyclades (s.

Marktübersicht ab S. 82) machen Poncins Erstlinge bereits im Hafen einen dynamischen, durchaus ästhetischen Eindruck. Es sind Seeschiffe, nicht etwa maritime Zweitwohnungen.

Wer angesichts der Kampfpreise, die um bis zu 25 Prozent unter denen anderer Großserienschiffe aus französischer Produktion liegen, simple Rumpfformen und eher unterdimensionierte Riggs erwartet, wird sich angenehm enttäuscht sehen.

Mit dem steil aufragenden Steven, dem fast unzeitgemäß schrägen Spiegel und dem moderaten Freibord wirken die Harmonys elegant und gestreckt. Ihre Masten ragen hoch über der Wasserlinie auf, was ordentlich bemessene Segelflächen verspricht. Nur der weich gerunde-



2 Unterwasserschiff. Der Entwurf von Mourtain & Mavrikios ist sehr leistungsorientiert, die Wasserlinienlänge überdurchschnittlich



3 Antrieb. Statt eines Saildrives setzt die Werft auf eine Wellenanlage – trotz des höheren Bauaufwands

te, bis weit nach vorn gezogene Decksaufbau sowie die etwas willkürlich verteilten Fenster erscheinen konturlos an dem sonst rassigen Entwurf von Mourtain & Mavrikios.

Die Konstrukteure haben den Fokus erkennbar nicht darauf gelegt, ein neuerliches Raumwunder zu zeichnen, sondern darauf, eine Fahrtenyacht mit guten Segeleigenschaften zu entwickeln. So ist das Unterwasserschiff fast schon sportlich flach gehalten, der Schwerpunkt tief und das Verhältnis von Wasserlinienlänge zu Verdrängung größer als bei vielen vergleichbaren Yachten.

Nur wer genau hinsieht, wird die außen direkt auf dem Rumpf angreifenden Wantenpüttinge entdecken. Sie sind ein Gebot der Ökonomie, ersparen sie den Bootsbauern doch aufwändige Unterzüge im Salon. Dank des weniger flachen Zugwinkels können die beiden um 20 Grad nach achtern gepfeilten Salingspaare relativ leicht und filigran ausfallen; auch beim Mast hat Yannis Mavrikios, der für den Riss verantwortlich zeichnet, ein schlankes Profil gewählt. Das steht der Harmony 38, um die es hier gehen soll, ausgesprochen gut.

Weil beim Test in Barcelona alle drei Schwesterschiffe Seite an Seite nebeneinander liegen, wird schnell deutlich, dass Olivier Poncins Gleichteile-Strategie nicht einmal vor den Cockpits Halt gemacht hat. Von der 38er bis zur 47er sind die Formen identisch, folglich eher großzügig bei der „kleinen“ Harmony und vergleichsweise knapp bei der vorerst größten Yacht der Reihe.

Weil die leicht überlappende 110-Prozent-Genua seitlich auf dem Kajütdach geschotet wird, reichen nur zwei Winsen für das Handling aller Leinen. Sowohl Vor- als auch Großschot lassen sich über die rechts und links des Niedergangs liegenden Aufbau-Winden und die dazugehörigen Hebelklemmen bedienen – eine simple und günstige, wenngleich in keiner Weise einhandaugliche Anordnung. Vergleichbares gibt es zurzeit nur auf den Hanse 461 und 531, dort aber sitzen die beiden Winsen auf dem Süllrand und mithin in Reichweite des Rudergängers.

Ansonsten zeigt die Harmony 38 an Deck wenig Besonderheiten. Eine Fußreling aus stabilem Aluminiumprofil erinnert an die Schiffe von Etap, ebenso die im Bugbereich angesetzte Nase, die das Handling eines Gennakers vereinfacht und als Ankerbeschlag sowie als Trittstufe dient. Dass man sich bei Poncin viele Gedanken über die Wünsche der Zielgruppe gemacht hat, zeigen De- ▶

... **GPSmap 182C** –
 Sie navigieren ganz sicher,
 auch unter schwierigen
 Bedingungen und genießen
 einfach Ihre Freiheit ...



... **GPSmap 182C** von **GARMIN**
 dem weltweit führenden Hersteller von GPS-Navigation

GARMIN GPSmap 182C – der reichhaltig ausgestattete, vollwertige Kartenplotter mit schnellem Bildaufbau: Kristallklares, im Sonnenlicht ablesbares TFT-Display mit 12,7 cm Diagonale und 16 Farben. Interne Basiskarten mit Küstenlinien und Landkartographie; optional weltweite, detaillierte BlueChart™-Seekarten von programmierten Datenmodulen oder downloadbar von CD-ROM. 12-Kanal-Empfänger, WAAS/EGNOS fähig, 3000 Wegpunkte, 50 umkehrbare Routen, 3000 Trackpunkte und Alarme, MOB und TrackBack-Modi. Display ist nach Bedarf einstellbar auf große Ziffern oder große Kompassrose. Einfache Menüführung in 11 europäischen Sprachen. **GARMIN GPSmap 182C** – unempfindlich gegen Salzwasser, Sonnenlicht und andere Umwelteinflüsse durch ein komplett abgedichtetes, robustes Kunststoffgehäuse. Wahlweise mit interner oder externer Antenne. Für Stromquellen mit 8 bis 35 Volt, geringe Stromaufnahme im Betrieb. Auch als GARMIN GPSmap 182 mit Graustufen-Display und 14 cm Diagonale.

Erhältlich im Fach- und Versandhandel für Marine und Schiffselektronik
 Händlerliste: www.GARMIN.de/info101

Alleinvertretung für Deutschland:
 GPS GmbH · Lochhamer Schlag 5a · D-82166 Gräfelfing
 info@gps-nav.de



tails wie die wegnehmbare Stütze im Fußbereich zwischen den Cockpitbänken, die auf See sicheren Halt gibt. Auch die nach achtern ausklappbare Badeplattform überzeugt. Sie ist etwas schmal ausgefallen, aber vollständig in den Spiegel integriert und erleichtert im Hafen den Zugang zum Schiff oder Steg.

Erst unter Deck wartet die Harmony mit ganz ungewohnten Eindrücken auf: Die Einrichtung nämlich ist gleichermaßen modern, sachlich wie nüchtern gezeichnet.

Um die neue Linie deutlich vom Rest der eher traditionell wirkenden Konkurrenzschiffe abzuheben, hat der fürs Interieur zuständige Alain Mourtain viel mit GFK-Oberflächen gearbeitet. Schotten und Teile des Mobiliars sind weiß, was den Salon offen und hell erscheinen lässt, aber auch kühl und steril. Nur sparsam setzte der Designer Kirschholzfurnier ein, und auch dies nicht gerade klassisch, sondern eher im Ikea-Stil. Das muss man mögen.

Funktional bietet die 38er in der von uns getesteten Drei-Kabinen-Version alles, was man auf einem solchen Schiff

erwartet: ausreichend Stau- und Lebensraum, ordentliche Kojenmaße, genug Stehhöhe und einen üppigen Navigationsplatz. Dass die Pantryzeile so auch in der 47er zu finden ist, braucht den Eigner der „kleinen“ Harmony nicht zu stören denn hier passt sie gut. Dass die Polster des Salonsofas direkt auf den Frischwassertanks aufliegen, ist auch kein wirklicher Nachteil.

Dennoch: Obwohl es an nichts wirklich fehlt, vermittelt der Innenraum dem Segler weit mehr als alles andere den Eindruck, auf einem Schiff unterwegs zu sein, das bewusst günstig kalkuliert wurde. Das ist schade, denn qualitativ und von der Ausstattung her muss sich die Harmony 38 nicht vor den Wettbewerbern verstecken. Es sind vor allem die atmosphärischen Defizite, die den Unterschied zu einer Bavaria oder Bénétou so deutlich machen.

Gegenüber den ursprünglichen Ideen ist die Werft denn auch schon teilweise zurückgerudert. So wurden sichtbare Schnittkanten an Türen und Niedergang mit Umleimern versehen, das Waschbecken im Bad vergrößert, die Abdeckung

| Harmony 38

► TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	..... Mourtain & Mavrikios
CE-Entwurfskategorie	..... A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	..... 11,23 m
Gesamtlänge	..... 11,67 m
LWL (Wasserlinienlänge)	..... 10,05 m
Breite	..... 3,82 m
Tiefgang/Testschiff	..... 1,50/1,90 m
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit	..... 7,7 kn
Gewicht	..... 7,5 t
Ballast/-anteil (Tiefkiel)	..... 2,2 t/34 %
Masthöhe über Wasserlinie *	..... 18,00 m
Segelfläche *	..... 70,0 m ²
Segeltragezahl ohne/mit Gennaker *	..... 4,26/5,06
Maschine	..... Volvo Penta MD2030, 20 kW/29 PS
Kraftstofftank	..... Kunststoff, 200 l
Frischwassertank	..... Kunststoff, 385 l
Fäkalientank	..... Kunststoff, 65 l

Bauweise Rumpf und Deck werden im Vakuum-Injektionsverfahren unter Verwendung einer Innen- und Außenform hergestellt. Dabei kommt Sandwich-Material mit 20-Millimeter-PVC-Schaumkern zum Einsatz. Die Bodenwrangen sind komplett ins Laminat integriert. Durchgehende Schotten, beidseitig einlaminert und verklebt. GFK-Ruder mit Schaft aus Kohlefaser und Blatt in GFK-Sandwich-Bauweise

► AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft	..... 98 890 Euro
Motor, Großsegel, Genua, Schoten, Reling, Beleuchtung (Posi.), Batterie, Kompass, Polster, Pantry, Koche-E-Kühlfach, Lenzpumpe, WC, Fäkalientank	inklusive
Lazybag mit Lazyjacks	..... 770 Euro
Anker/Kette	..... 630 Euro
Fender/Festmacher	..... 570 Euro
Feuerlöscher	..... 50 Euro
Antifouling	..... 1140 Euro
Zuwasserlassen/Übergabe	..... 1000 Euro
Preis segelfertig	
(nach YACHT-Definition)	..... 103 050 Euro
Darüber hinaus im Grundpreis enthalten (Auszug)	
Windmessanlage, Lot/Logge, GPS, Warmwasser-Boiler, Springklampen, leinenverstellbarer Traveller, Teak im Cockpit, Spring-Klampen, Thermoskannen mit Schott-Halterung	
Komfortpreis	
(nach YACHT-Definition)	..... 119 640 Euro
Osmose-/generelle Garantie	..... 2/2 Jahre

Werft Groupe Poncin, 2 Rue Albert Einstein, BP 3111 17033 La Rochelle Cedex, Frankreich, Tel. 0033/5 46 30 54 54, Fax 46 30 54 55, www.poncin-yachts.com

Vertrieb Über vier Distributionszentren. Kontakt: Guillaume Godde, g.godde@groupeponcin.com

* Vorläufige Werftangaben

des gigantisch großen Kühlfachs (200 Liter!) geteilt und die Sperrholztüren stabiler ausgelegt. Doch es bleibt ein ziemlich großer Abstand zu dem, was die meisten Eigner mit einer Yacht assoziieren: Behaglichkeit und Geborgenheit sind nicht die ersten Eindrücke, die eine Harmony vermittelt. Ob das als kaufentscheidendes Manko zu werten ist, wird allein die Reaktion des Marktes zeigen.

Die Performance

Sonst jedenfalls gibt sich Poncins neuester Wurf keine Blöße. Auf See nämlich überzeugt die Harmony 38 vor allem bei mittleren Winden mehr als viele andere Schiffe aus Großserie. Leicht und gefühlvoll liegt sie auf dem Ruder, legt sich dank des tiefen Schwerpunkts nicht gleich über und beschleunigt in Böen ordentlich. Im Test erreichte sie bei 3 Beaufort 6,8 Knoten am Wind; der Wendewinkel betrug dabei gute 84 Grad.

Leichtwind allerdings offenbart eine für Boote mit kleinen Vorsegeln typische Performance-Lücke. Unter 9 Knoten wahrem Wind geht nicht viel, da hilft vor

allem auf raumen Kursen nur der Einsatz eines Gennakers. Er zählt zu den sinnvollen Extras auf der für ein Einsteigerschiff sehr langen Aufpreisliste. Damit wird auch der Wunsch nach einer Genua I weitgehend obsolet, der sich wegen der außen liegenden Wanten ohnehin nicht stellt.

Das Profil

Olivier Poncin, so viel steht fest, wird in den kommenden Monaten Bewegung in den Markt preisgünstiger Fahrtenyachten bringen – vorausgesetzt, sein Konzept lässt sich wie geplant umsetzen.

Auch wenn die Harmony 38 und ihre Schwestern noch nicht ganz den Nerv der breiten Masse treffen, wenn sie Kompromisse erfordern und es an Konsequenz in der Ausrichtung teilweise fehlen lassen – die Voraussetzungen für mehr als nur einen Achtungserfolg sind da.

Weniger Optionen, weniger Design-Experimente und noch ein paar tausend Euro weniger auf der Preisliste würden sie zum echten Discount-Angebot machen. Gut und günstig sind sie jetzt schon.

Matthias Beilken / Jochen Rieker

Yacht - BEWERTUNG

Die Harmony 38 bietet zum derzeit besten Preis in dieser Klasse alles, was Fahrtensegler erwarten. Vom Sparrzwang ist wenig zu spüren. Nur der Innenausbau ist gewöhnungsbedürftig und wirkt, anders als Decksrüstung und GFK, unnötig schlicht

► Konstruktion und Konzept

- Modernstes Vakuum-Injektionsverfahren
- Gleichbleibend hohe GFK-Qualität
- Ausbau-Kompromisse durch Gleichteile-Strategie

► Segelleistung und Trimm

- Lebendiges Segelverhalten
- Präzise ansprechendes Ruder
- Nicht einhandaugliche Schotbedienung

► Wohnen und Ausbauqualität

- Komfortable Innenraummaße
- Modernes, kühl wirkendes Interieur
- Teils simple, minderwertige Detaillösungen

► Ausrüstung und Technik

- Sehr komplette Serienausstattung
- Qualitativ hochwertige Decksbeschläge

