



# Starke Nummer

Mit der gekonnten Überarbeitung des Einsteigermodells demonstriert Hallberg-Rassy Selbstbewusstsein, aber auch Wandlungsfähigkeit. Beim Test im Skagerrak wurde die HR 310 gleich auf eine harte Probe gestellt.

TEXT: MICHAEL GOOD  
FOTOS: YACHT/P. SZAMER

Das Wort geziemt sich eigentlich nicht. Schon gar nicht in Verbindung mit einem Boot, das zu den noblen Erscheinungen auf See zählt. Eine nicht einmal zehn Meter lange Hallberg-Rassy bei über 35 Knoten Wind drei Meter hohe Wellen hinabzurfen ist – Entschuldigung! – einfach geil. Man könnte das Vergnügen auch mit «grandios» umschreiben, das Gefühl von Sicherheit als «erstaunlich» bezeichnen, die Geschwindigkeit mit 11,5 Knoten in der Spitze «beachtlich»

nennen. Aber dabei käme der Aspekt schierer Lust und Laune zu kurz. Und der sagt viel aus über das Boot und seine seglerische Qualität. Auch Werftchef Magnus Rassy muss beim Test vor Freude grinsen. Wengleich er seine Jüngste und Kleinste viel lieber bei moderaterem Wetter zur Verfügung gestellt hätte. Bedingungen, die typischer wären für die neue Einsteigeryacht der schwedischen Qualitätswerft. Die HR 310 ist schliesslich in erster Linie ein Tourenboot, das hohe Komfortansprüche erfüllen soll – eher fürs Buchtenbummeln gedacht als für Sturmbolzerei. Doch wenn es im Skagerrak weht, dann meist an-

haltend kräftig. So gerät der Probeschlag zur Bewährungsprobe für eine Yacht, die besonders wichtig ist für die Werft.

## Neue Linien, neue Ziele

Die 310 muss den dienstältesten Typ von Hallberg-Rassy ersetzen. Ihre Vorgängerin, die HR 31, war ab 1993 im Angebot. Über 400-mal wurde sie verkauft, seit 2006 als überarbeitete Version HR 31 MK II. Die 310 ist aber nicht bloss eine weitere Modifikation, sondern eine komplette Neuentwicklung. Bis auf die Grösse und den typischen HR-Look hat sie wenig gemein mit

der 31er. Das Heck halb offen, die Plicht bis ganz nach achtern durchgezogen, der Segelplan moderner, die Linien markanter – sie unterscheidet sich sichtbar.

Eher ungewöhnlich für die Schiffe von Hallberg-Rassy ist die Bugpartie der HR 310. Der Steven ist entschieden steiler, der Wassereintritt auffällig rund und deutlich schlanker. Das Heck gestalteten die Konstrukteure von Frers Naval Architecture breiter und dabei auch kantiger im Spant. Insgesamt wächst dadurch die Wasserlinie. Die HR 310 verdrängt auf einer Länge von 8,80 Metern, die 31 MK II auf nur 8,26 Metern, und das, obwohl das neue Schiff mit einer Rumpflänge von 9,42 Metern sogar etwas kürzer ist. Durch den ausgeprägten U-Spant mit fast senkrecht abfallenden Bordwänden ist die Wasserlinie zudem breiter als beim älteren Boot. Das verleiht Formstabilität unter Segel und sorgt für bessere Steifigkeit. Deshalb kann der Ballastanteil mit 39 Prozent geringer ausfallen. Bei der 31er waren es im Vergleich 44 Prozent, allerdings auch an einer etwas

kürzeren, dafür breiteren Kielflosse. Die 310 wiegt mit 4,35 Tonnen denn auch 150 kg weniger als die Vorgängerin – gut für Leichtwind-Verhältnisse.

Beim Testsegeln spielt das Mindergewicht jedoch keine Rolle, wohl aber der Stabilitätsumfang: Eine Sturmfront zieht mit mehr als 30 Knoten Wind und Böen bis 40 über uns. Das verlangt nach wenig Tuch. Zwei Reffs im Grosseegel sind angesagt und auch die Genua wird ein gutes Stück weggerollt. So lässt sich die 310 kontrolliert und sicher segeln.

## Viel Welle, viel Wind

Die Segeleigenschaften erweisen sich als so makellos, dass der Kurs schon bald auf die offene See führt, wo der auflandige Starkwind riesige Wellen anschiebt. Hier, unter doch eher grenzwertigen Bedingungen, zeigt die neue HR eine regelrechte Glanzleistung. Das Boot segelt ruhig und ungewöhnlich steif, liegt ausgezeichnet auf dem Ruder und lässt sich dank der ausgewogen arbeitenden Pinnensteuerung prima über die hohen Wasserberge steuern.





Klaglos steckt die Yacht harte Böen weg. In keiner Phase des Tests gibt es irgendwo an Bord ein Problem.

Unterwegs sitzen Crew und Steuermann bequem auf den Duchten im Cockpit. Die messen stattliche 24 Zentimeter mehr als bei der Vorgängerin. Vor Anker und im Hafen erweitert dies den Lebensraum an Deck spürbar.

Vom Cockpit aus sieht man gut in die Segel und über das Schiff nach vorn. Überzeugend ist insbesondere das Handling. Mit der Pinnensteuerung und der zentral ins Cockpit geführten Genusschottaljeh bleibt das Boot sehr unkompliziert in der Bedienung. Auch die Führung der Genuaschoten über die Winschen auf dem Süll überzeugt. Selbst der Steuermann kann hier ohne Krampf eingreifen. Einhandtauglichkeit ist also gewährleistet. Allerdings könnten die Schotwinden eine Nummer grösser sein. Gerade bei mehr Wind erscheinen die 40er-Trommeln von Lewmar unterdimensioniert.

Die HR 310 ist auch mit Radsteuerung erhältlich – mit identischer Mechanik wie auf der HR 342. Allerdings baut die Steuersäule im kleineren Boot das jetzt so schön grosse Cockpit störend zu. Für ein 31-Fuss-Schiff scheint die Pinne deshalb auf jeden Fall die bessere Lösung zu sein, vor allem, wenn sie so gut

funktioniert wie bei der HR 310. Die hochwertigen, selbstausrichtenden Ruderlager sorgen stets für einen einwandfreien Lauf. Sinnvoller als eine Radsteuerung ist ein Genusschotttraveller, der gegen Aufpreis erhältlich ist. Er ist ideal für sportliche Segler, läuft die Schiene doch über die gesamte Breite der Plicht und kann so effizient wirken.

Serienmässig ist die bei Hallberg-Rassy zum Markenzeichen gewordene Windschutzscheibe mit integrierter Sprayhood. Dahinter findet bei Schlechtwetter auch der Steuermann Schutz, wenn er sich ein Stück weit nach vorn setzt – ein Pinnenausleger ermöglicht dies. Für den Aufenthalt im Hafen wird eine geschlossene Küchenbude als Option angeboten. Sie verschafft der 310 eine Art zweiten Salon mit Hafensicht und ist in dieser Längensklasse eine lohnende Investition.

### Hohes Rigg, hohes Potenzial

Wie schon bei der HR 372, die Ende 2008 erstmals präsentiert wurde, ist auch bei der kleinen Schwester ein unaufdringlicher, dennoch spürbarer Wandel hin zu mehr Leistung erkennbar. Dies wird vor allem beim Riggkonzept deutlich. Bei den Booten der jüngsten HR-Generation sind die Oberwanten jetzt auf

aussen liegende Püttinge abgespannt. Die Unterwanten führen aber weiterhin auf Rüsteisen nahe am Kajütaufbau. Damit kann das Vorsegel zwischen den Wanten hindurch auf die Genuaschiene mit leinenverstellbaren Holeyunkten geschotet werden, was eine eher ungewöhnliche Überlappung von maximal 118 Prozent erlaubt.

Ihre Fläche bezieht die 310 also weniger aus der Genua als vielmehr aus dem Gross, was zu einem hohen, durchaus zeitgemässen Segelplan führt. Die Konfiguration vereinfacht Manöver, weil das relativ kleine Vorsegel in der Wende schnell dichtgeholt werden kann. Wahlweise lässt sich das Boot mit Selbstwendefock fahren, ohne zu sehr an Leistung einzubüssen.

Die Rollanlage von Furlex ist beim neuen Modell unter Deck montiert. Damit kann die Genua im Hals tief angeschlagen werden, was nicht nur schön aussieht, sondern auch dem Segelpotenzial förderlich ist. Der kräftige Achterstagspanner mit zusätzlichem Taljenzug ist als wirkungsvolles Trimmelement im Standard enthalten.

### Mehr Volumen, mehr Komfort

Auch unter Deck hat das Einsteigermodell von Hallberg-Rassy gewonnen. Geblieben ist die gewohnt schiffige, gemütliche und typisch

schwedische Anmutung. Die Gardinen vor den Aufbaufenstern und der Teppich auf dem Echtholz-Boden gehören genauso zur Werftlinie wie der Ausbau in seidenmatt lackiertem Khaya-Mahagoni. Trotzdem wurden beim neuen Boot zahlreiche, auf den ersten Blick nicht immer sofort sichtbare Modifikationen vorgenommen, die dem Erscheinungsbild insgesamt gut tun. Die Einbauten und die Polsterungen im Salon sind jetzt schnörkelloser und gradliniger gestaltet. Das macht den Innenraum luftiger als bei älteren HR-Modellen. Mit Variationen in der Farbgebung der Polster lässt sich das Schiff individueller konfigurieren als bisher.

Komplett neu ist die Innenraumaufteilung. Im Vergleich zur HR 31 wurde das Hauptschott deutlich weiter hinten platziert, auf Höhe des Masts. Die Nasszelle liegt damit weiter vorne. Eine Anordnung, die eher selten ist heutzutage. Bei fast allen Mitbewerbern befindet sich die Nasszelle achtern neben dem Niedergang.

Die Tür zur Vorschiffskammer ist ganz vorn, unmittelbar vor der Koje, angeschlagen. Auf diese Weise bleibt die Toilette nachts auch für Mitsegler, die hinten oder im Salon schlafen, direkt erreichbar. Praktisch eigentlich. Leider lässt sich auf diese Weise nicht vermeiden,

dass die Tür zum Vorschiff an der Decke einen Zwischenraum offen lässt. Gänzlich separiert nächtigt man vorne also nicht.

Mit dem zurückversetzten Hauptschott kommt auch der eigentliche Salon weiter in der Schiffsmitte zu liegen und gewinnt so spürbar an Volumen. Die Sofas sind jetzt seitlich breit gebaut und dank der aufklappbaren Rückenlehnen ergeben sich zwei Liegen mit üppigen Massen auch für grossgewachsene Mitsegler. Zusammen mit den ebenfalls ausreichend dimensionierten Doppelbetten im Vorschiff und achtern bietet die 310 somit sechs vollwertige Schlafplätze. Bei der Konkurrenz eignen sich die Sofas im Salon meist nur notdürftig als Kojen.

### Keine Navigationsecke

Für den geräumigeren, offeneren Raumeindruck sorgt auch der Umzug der Pantry, die L-förmig steuerbords vom Niedergang platziert ist. Von drei Seiten eingerahmt, kocht sich's hier jetzt besser, vor allem unterwegs auf See. Und es gibt obendrein mehr Arbeitsfläche und Stauraum als beim Vorgängermodell.

Auf der Strecke geblieben ist dagegen die Navigationsecke. Die fällt bei der neuen 310 fast ganz weg. Lediglich ein kleiner Korpus mit Ablage sowie ein bescheidenes Elektropaneel

## HALLBERG-RASSY 310

Werft	Hallberg-Rassy Varvs AB (SWE)
Konstrukteur	Germán Frers
LüA/LWL	9,42 m/8,80 m
Breite	3,18 m
Tiefgang	1,80 m (Option 1,50 m)
Ballast	1680 kg
Gewicht	4350 kg (Standardkiel)
Rollgenau	21,7 m <sup>2</sup>
Grosssegel	25,5 m <sup>2</sup>
Frischwasser	200 l
Schmutzwasser	50 l
Diesel	100 l
Motorisierung	Yanmar 3YM20C/SD20
Leistung	16,2 kW (22 PS)
CE-Kategorie	A
Grundpreis	ab EUR 126 800.– (exkl. MwSt., inkl. Transport und Anpassungen an CH-Normen)
Standard	Genua-Rollanlage, Achterstagspanner, Teak im Cockpit, 3-Flügel-Faltpropeller, Log/Lot (u. a.)
Bootswerft	Rolf Müller AG, 8574 Lengwil Tel. 071 688 41 41, <a href="http://www.hallberg-rassy.ch">www.hallberg-rassy.ch</a>

erinnern auf der Backbordseite noch an den nautischen Arbeitsbereich, den Traditionalisten möglicherweise vermissen werden. Magnus Rassy setzt hingegen auf Elektronik und geht davon aus, dass seine Schiffe heute mit Kartenplotter ausgestattet werden. «Wer dennoch mit Seekarte navigieren will, wird auf einem 31-Fuss-Boot sowieso viel eher am grossen Salontisch arbeiten», sagt der Werftchef. Das Argument ist gleichermassen pragmatisch wie konsequent – zu oft hat die Navi in diesem Grössensegment eher Alibi-Funktion. Vorbildlich sind die Erreichbarkeit der Stauräume sowie deren Belüftung. Einziger Makel: Das riesige Volumen unterhalb der Kojenbretter im Vorschiff ist weder unterteilt noch ausgekleidet. Hier liegt das Staugut direkt am Schiffsrumpf auf. Zumindest ein Einlegebrett wäre wünschenswert, schliesslich handelt es sich nicht um ein Boot aus der Grossserie. In der Achterkabine gibt es unter den Kojenbrettern weitere Unterbringungsmöglichkeiten. Der Zugang ist wegen der sperrigen Polsterungen aber deutlich mühsamer als im Vorschiff. Hier sollte man nur Sachen verwahren, die nicht täglich gebraucht werden. Unter den Sofas im Salon sind beidseitig Tanks eingebaut: 200 Liter für Wasser und 100 Liter für Diesel. Günstig für den Schwerpunkt, weil das Extragewicht tief und zentral liegt. Als Stauraum fällt das Volumen unter den Bänken

damit aber weg. Erstmals verwendet Hallberg-Rassy nicht mehr wie gewohnt Tanks aus Edelstahl, sondern aus Kunststoff. Diese im Rotomolding-Verfahren hergestellten Speicher bieten mittlerweile bei kleinerem Gewicht die gleiche Sicherheit wie Niro tanks. Für viel Freude sorgt zudem eine Vielzahl von tollen und durchdachten Details. So lassen sich zum Beispiel sämtliche Fenster und alle Luken öffnen. Speziell zur Lüftung und Austrocknung nach langen Törns ein entscheidender Vorteil. Die Batterien sind in wasserdichten und eigens entlüfteten Staukästen untergebracht. Direkt am Niedergang gibt es Lichtschalter mit Dimmer für Spätheimkehrer. Ausser dem Auspuff von Maschine und Heizung führen alle Bordauslässe, auch die Decksdrainagen, unter die Wasserlinie. Das sieht schöner aus und erspart hässliche Laufspuren auf der Aussenhaut. Gute Noten erhalten der Einbau und die Erreichbarkeit der Maschine unter dem Niedergang. Für das kleine Boot verbaut die Werft jetzt einen 22 PS starken Dieselmotor von Yanmar (bisher Volvo Penta). Vor allem die Schallisolierung ist deutlich besser als beim Vorgängermodell.

**Exklusiver Preis, exklusives Boot**  
Bleibt noch der Blick auf das Preisgefüge. Ein Thema, das im Zusammenhang mit Hallberg-Rassy ja immer wieder für Gesprächsstoff

sorgt. Einerseits erscheint die HR 310 mit 126 800 Euro teuer – tatsächlich kostet sie damit rund doppelt so viel wie günstige Einsteiger-yachten von Bavaria, Hanse, Jeanneau oder Bénéteau. Andererseits hebt sie sich in Sachen Bauqualität, Langlebigkeit und Werterhalt sowie Ausstattung ab. Hier ist die Schwedin mit der Konkurrenz aus der Grossserie kaum wirklich zu vergleichen. Zumal ja auch noch ein immaterieller Wert hinzukommt, den die Rassy serienmässig mit eingebaut hat: die Gewissheit, dass es in dieser Klasse und Länge weltweit keine andere Fahrtenyacht gibt, die ihrem Besitzer mehr Exklusivität bietet. Im Umfeld der Einstiegsmodelle spielt Hallberg-Rassy mit seinem neuesten Modell also zweifellos die Aussenseiterrolle. Der Name und das Konzept stehen für gehobene Ansprüche und richten sich an Eigner, die den Aufpreis gern in Kauf nehmen, um dafür ein attraktives, preisstabiles, nahezu fehlerfreies Boot zu bekommen. Vielleicht ist der beste Vergleich für die 310 ja tatsächlich ihre Vorgängerin, die HR 31. Gemessen an ihr ist der Fortschritt in praktisch allen Belangen messbar, spürbar und erfahrbar. Das gilt nicht wenig bei einem Modell, das einen über 16 Jahre gereiften und bewährten Yachttyp ersetzt – und dennoch weder länger noch breiter geworden ist. Teurer übrigens auch nicht.

## Punkt für Punkt

### Segeleigenschaften



Die HR 310 marschiert mit 6,5 Knoten gegenan und wendet über einen Winkel von 80 Grad: hervorragende Werte unter den beschriebenen Umständen beim Bootstest. Allerdings mag Strömung entlang der Küste hier einen Einfluss gehabt haben, ebenso die bewegte See, die verhinderte, dass sich die Kurse präzise genug steuern liessen. Aber auch die Angaben in den Polardiagrammen des Geschwindigkeits-Vorhersageprogramms (VPP) prophezeien für 20 Knoten Wind eine ausgesprochen lebendige Yacht. Kurzum: Die hervorragenden Segeleigenschaften bei starkem Wind beeindrucken, die Yacht liegt jederzeit ausgewogen auf dem Ruder.

### Liebe zum Detail



Die HR 310 glänzt mit hochwertigen Details. Beispiele: Die Decksluken öffnen gegenläufig, so gelangt am Ankerplatz oder im Hafen stets viel Frischluft nach unten (Bild). Zudem lassen sich sämtliche Fenster und Luken öffnen – gute Durchlüftung ist also jederzeit gewährleistet. Klassische Mahagoni-Wegerungen unterstreichen den schiffigen Look. Zusammen mit den besonders breiten Liegeflächen im Salon und den Doppelbetten bieten sich sechs vollwertige Schlafplätze an. Bordauslässe und Decksdrainagen führen unter die Wasserlinie, das verhindert Laufspuren am Aussenrumpf. Der Maschinenraum ist leicht zugänglich und akustisch sauber isoliert.

### Konsequente Bauweise



Kaum eine andere Werft legt so viel Wert auf Festigkeit und Langlebigkeit wie Hallberg-Rassy. Die hohen Qualitätsanforderungen haben die Marke nachhaltig geprägt. So wird zum Beispiel der Bleikiel für mehr Festigkeit an einem massiv laminierten GFK-Kielstummel angeflanscht und nicht direkt unter den Rumpf gebolt (Bild). Die Schale ist in zwei Hälften gebaut. Das soll die Formstabilität verbessern und ermöglicht zudem eine fest anlamierte Scheuerleiste. Die Bodengruppe wird extern laminiert und danach in den Rumpf eingeklebt. In der vordersten Bodenwange ist zudem ein Stahlträger eingearbeitet. Er hilft, die Kräfte aus Rigg und Kiel aufzufangen.

