



Sichere Werte

Da kann kommen, was wolle: Die neue «Hallberg-Rassy 40C» legt nicht nur in Sachen Qualität und Segeleigenschaften vor. Sie erweist sich beim Test in den schwedischen Schären als steife und robuste Mittelcockpitjacht, die auch ruppige Bedingungen gelassen wegsteckt.

Michael Good | Ludovic Fruchaud, Magnus Rassy

Es mag einem vielleicht nicht als die beste aller Ideen vorkommen, spät im Dezember und hoch oben in Schweden noch eine Segelyacht zu testen – die Wahrscheinlichkeit für Sturm und Schneefall ist recht hoch. Doch wenn die Werft Hallberg-Rassy noch kurz vor Weihnachten ein brandneues Modell erprobt, dann ist das allemal eine Ausnahme wert. In der Zwischenzeit hat die Yacht an der boot in Düsseldorf ihre Weltpremiere gefeiert und konnte dort in der Halle noch genauer unter die Lupe genommen werden.

Die neue HR 40C über die Wellen zu segeln, gestaltet sich leicht und einfach.

Für den nordischen Probeschlag üben sich die Mächte von Eis und Finsternis aber doch in erfreulicher Zurückhaltung. Es ist zwar frisch und mit gegen 20 Knoten Wind auch zugig, zudem hat eine vorab durchgezogene Sturmfront draussen auf dem offenen Meer einen beeindruckenden Seegang von zwei bis drei Metern Höhe hinterlassen. Für eine grosse, robuste Mittelcockpitjacht wie die neue Hallberg-Rassy 40C sind die Bedingungen für einen Test auf Herz und Nieren jedoch gerade richtig.

Mit spürbar viel Kraft und Energie arbeitet sich die Konstruktion von Germán Frers durch die aufgewühlte See. Hartes Aufkreuzen gegen die hohen und steilen Wellen gestaltet sich anspruchsvoll, so lässt man auch die HR unter diesen Bedingungen mit leicht aufgefierten Schoten besser etwas laufen.



Hallberg-Rassy 40C

Werft	Hallberg-Rassy Varvs AB Ellös (SWE)
Design	Germán Frers
LüA	13,06 m
LWL	11,74 m
Breite	4,18 m
Tiefgang	1,92 m
Gewicht	11 t
Ballast	3,65 t
Segelfläche am Wind	90,1 m ²
Frischwasser	520 l
Dieseltank	400 l
Motorisierung	Volvo Penta D2-60
Basispreis	ab SEK 4 191 500.– exkl. MwSt., ab Werft Ellös

Bootswerft Rolf Müller AG
8574 Lengwil | Tel. 071 688 41 41
www.bootswerft-mueller.swiss





Knapp 8 Knoten Speed über Grund schafft die Schwedin locker auf einem Kurs von 60 Grad zum Wind, und sie setzt dabei angenehm weich in die Wellen ein.

Dass die Mannschaft im hohen Mittelcockpit auch mal ein paar Spritzer abbekommt, ist wohl weniger der Konstruktion geschuldet als vielmehr den harschen Bedingungen und der für den Test eingerollten Sprayhood.

Die Lust am Steuern

Die neue HR 40C über die mächtigen Wellen zu segeln, gestaltet sich leicht und einfach. Die komplett mit Kardanwellen arbeitende Ruderanlage liefert dem Steuermann ausreichend Rückmeldung sowie ein gutes Ansprechverhalten auf das grosse Rad. Auch bei viel Krängung in den Böen ist die Yacht jederzeit gut kontrollierbar, natürlich auch dank der doppelten Ruderblätter. Das zeigt sich speziell auf dem Kurs zurück zur Küste mit dem Wind. Wie ein kleines Sportboot lässt sich der elf Tonnen schwere Luxuskreuzer wunderbar nach Druck steuern. Das macht nicht nur sehr viel Spass am Rad, sondern sorgt zudem für eine erstaunliche Performance.

Die Ermittlung der genauen Leistungsdaten ist im geschützten Schärenarten vor Ellös einfacher. Hier wendet das Boot bei 15 bis 18 kn Wind und nur wenig Welle über einen Winkel von 85 Grad und loggt dabei etwas mehr als 7 kn Fahrt. Das sind ebenfalls beachtliche Ergebnisse für eine Mittelcockpit-Yacht mit im Grunde nur wenig Anspruch an eine ausgewiesene Leistungsfähigkeit. Die hochwertigen Laminatsegel von Elvström, die beim Testschiff angeschlagen sind, helfen

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina.ch

www.marina.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56



dabei kräftig mit. Im Standard wird das Boot allerdings mit einem Satz einfacheren Dacron-Segeln ausgestattet, ebenfalls von Elvstrøm.

Auch der passende Rollmast von Seldén steht auf der Liste der Optionen, wird jedoch in den meisten Fällen geordert. In Kombination mit elektrischen Antrieben für sämtliche Fallen- und Schotwischen sowie für die Furler lassen sich die Segel nicht nur auf Knopfdruck ein- und ausrollen, sondern im Falle der Genua eben auch dichtholen oder dank (optionalen) Revo-Wischen von Lewmar sogar fieren.

Als Sechsfach-Talje geschoren, ist die Führung der Grossschot allerdings zu schwach ausgelegt und verlangt speziell bei mehr Wind nach viel Kraft zum Dichtholen und Umsicht beim Fieren. Eine zusätzliche Wisch für das Trimmen des Grosssegels ist als Extra und gegen Aufpreis erhältlich.

Das Plus an Volumen

Mit einer stattlichen Breite von 4,18 m bei einer Rumpflänge von 12,30 m ist das neue Schiff aus Ellös nicht nur fülliger als die Boote der vergleichbaren Konkurrenz, sondern zeigt auch deutlich kompaktere Linien als ihre grössere Schwester Hallberg-Rassy 44 (s. Test «marina.ch» 100, April 2017), die immerhin 1,40 m länger, aber nur gerade zwei Zentimeter breiter ist. So kann die Werft die Mittelcockpits der beiden

Schiffe (und damit auch das optionale Hardtop) in exakt denselben Abmessungen bauen. Speziell das Heck ist beim neuen und kleineren Schiff nochmals bulliger geworden und real tatsächlich noch etwas breiter als bei der 44er.

Das zusätzliche Volumen wird genutzt, um im Achterschiff zwei grosse und tiefe Stauboxen, zum Beispiel für die Fender und Festmacher, realisieren zu können. Die nur optional erhältliche, klappbare Badeplattform schliesst bis zur Hälfte des Spiegels. Die Werft will mit einer kleineren Heckklappe Gewicht sparen und auf einen elektrischen Mechanismus zum Öffnen und Schliessen verzichten können – der einfache Taljenzug reicht dafür allemal aus. Eine grössere Badeplattform wie etwa bei der HR 44 will Hallberg-Rassy derzeit auch als Option nicht anbieten.

Auf Wunsch mehr Platz

Die Pantry kann man in zwei Dimensionen wählen. Bei der grösseren, äusserst geräumigen Variante wird die Kochnische um mehr als einen halben Meter nach achtern verlängert. Damit gewinnt die Küche an Arbeitsfläche und an Staumöglichkeiten. Zudem lassen sich ein Geschirrspüler sowie ein zusätzlicher Kühlschrank unterbringen. Bei der kleineren Standard-Variante, die aber immer noch genug Platz und reichlich Stauraum bietet, wird das Volumen zwischen Pantry und Achterkabine



marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch
Tel. Abodienst: 031 300 62 56

für den Einbau einer grösseren und tieferen Backskiste genutzt, die vom Cockpit aus zugänglich ist. Hier muss der Kunde letztlich entscheiden und die beiden Konfigurationen gegeneinander abwägen.

Ausbauvarianten gibt es zudem für die geräumige Eignerkabine achtern. Und auch hier treten die Vorteile der extremen Breite am Heck noch einmal deutlich zutage: Anstelle des zentral platzierten Doppelbetts können eine seitliche Doppelkoje sowie eine zusätzliche Einzelkoje eingebaut werden. Die Alternative mit bis zu drei Schlafplätzen achtern darf Hallberg-Rassy innerhalb des direkten Wettbewerbs exklusiv für sich beanspruchen.

Was die Hallberg-Rassy 40C ebenfalls von der Konkurrenz abgrenzt, ist die nicht vorhandene Ausbauvariante für eine zweite Nasszelle. Bei der Schwedin bleibt es bei nur einem, dafür aber auch besonders grosszügig angelegten Bad im Vorschiff mit einem abgetrennten Duschbereich, viel Stauraum sowie der Möglichkeit, eine Waschmaschine zu installieren. Bei den Vorgängermodellen HR 39 und 40 war ebenfalls lediglich eine Toilette verbaut. So gesehen halten sich die Designer an das bewährte Konzept und nutzen den Raum auf andere Weise.


Davon profitiert zum Beispiel der Maschinenraum, in den man sogar ein Stück weit hineinkriechen kann. Der Vierzylinder-Einbaumotor mit 60 PS von Volvo Penta wird als Novum für Hallberg-Rassy invers installiert, also hinter dem Saildrive. Damit ergibt sich Raum für einen Generator, der dann direkt hinter der Niedergangstreppe seinen Platz findet.

Das Thema Ventilation steht bei Hallberg-Rassy ebenfalls ganz oben auf der Liste. Zahlreiche Luken, grosse zu öffnende Aufbaufenster in Sonderanfertigung sowie einige Doradelüfter sorgen unter Deck für eine gute Zirkulation. Die Türen



von Kästen und Stauräumen sind zudem mit Lüftungsschlitzen und rückwärtig teilweise mit schön verlegten Wegerungen in Echtholz versehen.

Die Pflege des guten Rufs

Die Bau- und Ausbauqualität der Yachten aus Ellös zu beschreiben ist irgendwie so, als würde man Wasser in den Rhein tragen. Wer sich für Segelschiffe interessiert, kennt die Marke und die Güte ihrer Produkte. Nicht ohne Grund steht der Name Hallberg-Rassy seit Jahrzehnten für die Hochwertigkeit des skandinavischen Yachtbaus. Und mit der neuen HR 40C untermauern die Schweden dieses lang und hart erarbeitete Renommee nochmals nachhaltig. 



Punkt für Punkt

Segeleigenschaften



Die neue HR 40C liegt gut auf dem grossen Rad und bietet dem Steuermann ein hervorragendes Gefühl. Und sie zeigt insbesondere bei achterlichen Winden ein erstaunliches Potenzial: Der Tagesrekord beim Test liegt bei 12,6 Knoten im Surf – mit Wellenunterstützung. Für ein Tourenboot dieser Ausrichtung, Grösse und dieses Gewichts ist das schon eine echte Ansage.

Konstruktion



Rumpf und Deck der Hallberg-Rassy 40C werden im bewährten Handauflegeverfahren als robuste Sandwich-Konstruktionen mit Schaumkern gebaut. Erstmals zieht die Werft einen Teil der Bodenwrangen zur Verstärkung bis zur Rumpf-Deck-Verbindung hoch. Damit kann beim Ausbau unter Deck auf die bisher unvermeidlichen Halbschotten weitgehend verzichtet werden.

Ausstattung



Technik-Fans kommen einmal mehr auf ihre Kosten. Sämtliche Installationen sind tadellos ausgeführt, vorbildlich beschriftet und bestens zugänglich. Die Werft baut die Bordtechnik und die Verkabelung ganz zum Schluss in die Yacht ein, teilweise sogar erst nach den Möbeln. Auf diese Weise will Hallberg-Rassy sicherstellen, dass die Komponenten jederzeit gut erreichbar bleiben.

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch

Ralligweg 10

3012 Bern

Tel. 031 301 00 31

marina@marina.ch

www.marina.ch

Tel. Abodienst: 031 300 62 56