Fahrbericht Hallberg-Rassy 64

Die auf der westschwedischen Bootsbauerinsel Orust ansässige Werft Hallberg- Rassy genießt weltweit einen hervorragenden Ruf für ihre soliden Segelyachten aber auch für eine moderate Modellpolitik. Was sich aus Sicht der Werft bewährt hat, wird beibehalten und wo nötig, leicht modifiziert. Das gilt auch für das neue Flaggschiff, die HR 64, die Jochen Halbe vor Ellös segelte.

Von Jochen Halbe

Abbildungen:
Copyright Hallberg-Rassy

Schon von weitem wird klar, wo die HR 64, die größte der Hallberg-Rassy Flotte liegt, ich brauche im Werfthafen von Ellös nur nach dem höchsten Mast Ausschau zu halten. Das ist aber auch das einzige sofort auszumachende Kennzeichen. Denn die Rümpfe der dort liegenden Schiffe sind alle weiß und mit dem typischen breiten HR blauen Streifen versehen und die der jüngeren Generntion weisen auch einen steileren Steven und Heckspiegel auf. Und alle über 40 Fuß haben das bekannte Mittelcockpit.

Erst als ich auf dem Steg zwischen ihr und der ersten HR 62 stehe, von der in 13 Jahren immerhin 25 Einheiten gebaut wurden, wird deutlich, dass die Neue nicht nur einfach eine vergrößerte Version ist, sondern eine völlig neue Yacht. Sie wirkt kompakter und zugleich gestreckter. Aus dem völlig ebenen Vordeck, in das fünf Decksfenster plan eingelassen sind, erheben sich lediglich drei Lüfterhutzen und der sonst das Vordeck bis zur Hälfte einnehmende recht hohe Kajütaufbau ist wesentlich niedriger und, noch wichtiger, reicht nur noch bis kurz vor den Mast.

Der eigentliche, fast wie ein Deckshaus anmutende breite Kajütaufbau beginnt erst dahinter und zieht sich in gleich bleibender, aber gegenüber der >>>

Vorgängerin geringerer Höhe bis weit zum Achterdeck. Vorn ist er über die gesamte Breite mit einem dreigeteilten Fensterband versehen und zu den Seiten mit je zwei langen, fast Aufbau hohen Salonfenstern, hinzu kommen noch vier Fenster im Kajütdach. Völlig neu für Hallberg-Rassy sind die drei rechteckigen Rumpffenster pro Seite, zwei vorn beim Salon und eines für die Achterkajüte. Alle Fenster, Skylights und Luken sind bündig eingebaut, auch das ist neu, machte es aber zugleich möglich, über der Achterkajüte eine Art Sonnendeck mit Platz für Liegepolster zu schaffen.

Dass die HR 64, die wie bei Hallberg-Rassy seit jeher üblich einen merkbaren Decksprung aufweist, eleganter und gestreckter wirkt, verdankt sie einem auf den ersten Blick nicht erkennbaren Kunstgriff. Ihr Rumpf ist 10 cm höher als der der 62, dafür wurde der Aufbau entsprechend flacher gehalten, so dass die Gesamthöhe sich nicht verändert hat. Mit den zwei Fuß mehr an Rumpflänge und dem um 55 cm verlängerten Cockpit ergibt das immer noch eine recht flache Silhouette, bei der die im Verhältnis zum Aufbau nun höhere Windschutzscheibe für die Sprayhood trotzdem nicht störend ins Gewicht fällt.

Obwohl der Salon per Saldo nicht an lichter Höhe gewonnen hat, wie die Räume vorn, wirkt der Innenraum doch höher und wesentlich weiter, was nicht zuletzt auf die vielen Fenster und das aus weißem, lichtdurchlässigem Plexiglas bestehende Schiebeluk am Niedergang zurückzuführen ist.

Ein Übriges trägt auch die zeitgemäße Gestaltung der Einrichtung mit dazu bei, die sich nicht in dem hellen, stark gemaserten Teak – das wird für jedes Boot individuell

ausgesucht, damit die Maserung überall durchgängig gleich ist – erschöpft. Der helle, ausknöpfbare Teppichboden korrespondiert sehr gut mit der klassischen Hallberg-Rassy Decke mit den Holzstreifen zwischen den Kunstlederpaneelen sowie den sandfarbenen Polstermöbeln. Hinzu kommt, dass die üblichen Hängeschapps an den Außenseiten nur noch oberhalb der von den Rumpffenstern vorgegebenen Höhe eingebaut sind und die Zwischenwand bis zu den nur Schulter hohen Rückenlehnen mit matt weiß gestrichenen Wegerungen verkleidet wurde. Schließlich dürfen auch nicht die vielen, teilweise indirekten Llichtquellen vergessen werden, die je nach Stimmung für die richtige Beleuchtung auch an trüben Tagen sorgen.

Manch einem mag diese traditionelle Art der Einrichtung, wo alle Kanten abgerundet und Möbel mit Handläufen versehen sind, überholt, langweilig oder nicht geradlinig genug erscheinen. Eines ist sie zumindest nicht – gefährlich oder unzweckmäßig. Damit man vom Niedergang mit den sinnvoll gebogenen und geriffelten Stufen und dem gebogenen Geländer >>>

sicher bis zum Salontisch gelangen kann, gibt es in Griffweite zwei massive senkrecht Stützen und auch unterhalb der Fenster eine massive, zugleich dekorative Handleiste. Massiv und dekorativ sind auch die um die Türen herum fest verleimten Rahmen.

Daneben zeichnet sich die 64 durch viele kleine Annehmlichkeiten aus wie die Türgriffe mit ihren integrierten Türschließen (eine Sonderanfertigung für Hallberg-Rassy), innen liegende Scharniere bei Schapp- und Schranktüren, Glastüren für die Duschen in den Bädern oder Nirostreifen an den Stufen vom Salon zu Vor- und Achterschiff.

Die Fenster und Skylights sind alle mit manuellen Jalousien versehen und auch beim Eingangsschott wird auf anfällige Technik verzichtet. Es wird einfach nach unten gedrückt und dann mit zwei Hebeln arretiert. Werden die Hebel gelöst, drückt eine Gasdruckfeder das Schott wieder hoch. Das Schiebeluk ist von unten mit einem massiven Holzriegel, in den zwei Handgriffe integriert sind, versehen.

Wie üblich gibt es jede Menge Stauraum unter Bänken und Sofas, mit einem Griff unter jedem Sitz zu öffnen, sowie unter den Bodenbrettern vorn und achtern im Salon.

Und wer denn an Bord nicht auf einen Fernseher verzichten will, der kann ihn in der Rückenlehne der Mittelbank im Salon einbauen lassen, zum Hochfahren auf Knopfdruck.

Auch bei der Technik wurde auf sinnvolle Praktikabilität geachtet. Der erstaunlich große Motorraum ist von zwei Seiten zu erreichen, konventionell durch Hochklappen des Nieder- gangs gelangt man an den Volvo Penta Diesel oder man kann ihn durch eine Tür von der Achterkabine aus betreten. Alle Aggregate sind gut zugänglich und der Motor kann bei Bedarf sogar ausgebaut werden. Dafür gibt es im Cockpitboden eine verschließbare Luke.

Da für Handläufe im Motorraum kein Platz ist, ist der Motor selbst mit einer isolierenden Kunststoffplatte abgedeckt, die nur warm aber nicht heiß wird. Die Dieseltanks sind so angeordnet, dass die Kielbolzen jederzeit erreichbar sind. Auch bei der Geräuschdämrnung hat sich einiges getan. Bei Motorfahrt mit etwa 1.600 U/rnin lag der Geräuschpegel zwischen 65 dBA (Pantry direkt neben dem Motor) und 55 dBA (in der Vorschiffskabine, einschließlich der Wassergeräusche). Achterkabine (62) und Salon (60) hielten sich in etwa die Waage.

Die große Heckgarage ist von oben durch zwei Luken und von achtern durch die hydraulisch zu öffnende Heckklappe zu erreichen. Beim Öffnen wird zugleich eine Stufenleiter ausgefahren, so dass man bequem vom Deck auf die, zur Badeplattform mutierten Klappe steigen kann. Außerdem kann an BB eine optionale Gangway eingebaut werden. Die Garage selbst bietet auf Holzböcken Platz für ein RIB.

>>>

Impressum

Veröffentlichung des Internet-magazin www.bootswelt.de in Kooperation mit der Zeitschrift „Meer & Yachten“

Autor: Jochen Halbe

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. – auch ohne besondere Kennzeichnung – in diesem Fahrbericht berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt / Jochen Halbe / Meer & Yachten

www.bootswelt.de

Der Wind in der Bucht vor Ellös verwöhnte uns nicht gerade, unstet und böig blies er mit etwa 5,5 kn bis maximal 10 kn. Mit der Besegelung aus Rollgroß (EPEX von Elvström) mit durchgehenden Vertikallatten und fünf zusätzlichen Carbon Toplatten sowie normaler Rollfock brachten wir es in der Spitze bei 30° zum scheinbaren Wind auf 7 bis 8 kn, bei 120° steigerte es sich auf maximal 9 kn. Im Durchschnitt kamen wir auf etwa 7,5 kn bei etwa 8,5 kn Wind. Das ist eine sehr gute Reisegeschwindigkeit zurnal die Yacht mit leichtem Druck auf dem leichtgängigen, großen Zentralruder (Stangensteuerung von Lewmar) sich gefühlvoll steuern ließ.

Die HR 64 verhielt sich ausgesprochen lebendig und ließ sich schnell zu zweit durch die Wende bringen. Mit einiger Übung lässt sie sich sicherlich auch gut allein segeln. Dank des nach außen gebogenen Cockpitsülls waren die Windfäden aus der ergonomisch gut geformten Sitzposition sehr gut einzusehen, im Stehen musste man sich schon weiter nach außen lehnen, am besten mit einem Knie auf der Bank. Für sicheren und bequemen Stand bei Krängung gibt es seitlich schräg hochgezogene Kanten.

Fazit:

Die HR 64 macht Spaß beim Segeln, ist praktisch, sicher und eleganter mit vielen sinnvollen Details. Die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit in Verbindung mit viel Wasser- und Treibstoftkapazität macht sie zu einer echten Langfahrtyacht. Und was alle diejenigen freuen dürfte, die beim Layout mehr Auswahl haben wollen, auch das bietet die HR 64. In den fünf durch die Schotten vorgegebenen Sektionen stehen 12 Varianten zur Auswahl, was 72 verschiedene Layouts möglich macht.

Daten	**Hallberg-Rassy 53**
LüA	19,85 m
LWL	17,53 m
Bbreite	5,17 m
Tiefgang	2,50 m
Verdrängung	36 t
Bleikiel	12,7 t
Segelfläche	173 m²
Masthöhe	27,40 m
Mast/Baum	Rollmast, Aluminium Selden
Motor	Volvo Penta D6, 280 PS/206 kW
Propeller	3 - Blatt Faltpropeller Gori
Bugpropeller	20PS
Generator	Mastervolt Whisper 8 kW, 230 V
Treibstoff	1.800 l
Frischwasser	1.300 l
Abwasser	3 x 75 l
Instrumente	Furuno FI-50, Log, Lot und Wind
Material	GFK
Konstruktion	German Frers
Interieur Design	Hallberg-Rassy
Werft	Hallberg-Rassy / Ellös, Schweden
Internet:	www.hallberg-rassy.com