



Klassisch **MIT KLASSE**

Als Nachfolger der Hallberg-Rassy 34 präsentierte die schwedische Werft mit der HR 342 eine Yacht, die Komfort und Sicherheit mit noch besseren Segeleigenschaften kombiniert. Nach 200 gebauten Exemplaren ist es Zeit für eine Zwischenbilanz. America's-Cup-Segler Jan Schoepe testete für uns den Verkaufsschlager in den Schären.

TEXT JAN SCHOEPE BILDER WERFT



TECHNISCHE DATEN WIE GEFAHREN

Rumpflänge: 10,32 m	•••••	Besegelung: 60 m ²
Länge über Wasserlinie: 9,09 m	•••••	Motorisierung: Volvo-Penta D1-30 mit Saildrive, 29 PS (21 kW)
Breite: 3,42 m	•••••	CE-Kategorie: A (Hochsee)
Tiefgang: 1,82 m (Standardkiel)	•••••	Preis: ab 186.473 Euro
Gewicht: 5.300 kg davon Ballast: 1.950 kg	•••••	Stehhöhe Salon: 1,91 m

Standardausstattung (Auswahl) Teakdeck, Schanzkleid, Handläufe, Cockpitreling, Cockpitsitzbänke und Cockpitboden in Teakholz, integrierte Badeplattform, 2 Skylights, Seereling, 2 Schotwünschen Lewmar 40 CST, Windschutzscheibe mit Handgriffen und Sprayhood, Instrumentenkonsolle mit Kompass, Furuno F1-50 Digital mit Trüduer für Log, Lot und Wassertemperatur, Partialrigg und Rollfockanlage Furler 200 S von Seldén, Offshore-Großsegel und Genuafock von Elvström Sobstad, Singleleinen-Reffsystem, Seldén-Rodkick, Beleuchtung nach DHI, matt lackierter Mahagoni-Ausbau ohne sichtbares GFK, 2 Salon-Sofas, zu öffnende Salonfenster, Pantry mit Backofen, Doppelwaschbecken und Kühlbox, Kartentisch mit Elektrozentrale, Revisionsluken unter dem Fußboden, Vorschiff-Doppelkoje (Koje 2,14 x max. 2,07 m), Achterkabine (Koje 2,16 m x max. 1,76 m), Toilettenraum mit Duschwanne, Pump toilette und Hängeschrank, Volvo-Penta D1-30 mit Saildrive und Faltpropeller, 2 Batterien (62/240 Ah), 165-l-Dieseltank, 265-l-Frischwassertank, Druckwassersystem

Unterhalb der vierfach verschraubten Klampen ist die Teak-Scheuerleiste durch eine feine, rostfreie Stahlleiste vor schamfilenden Festmachern sicher. Ein hochwertiges Ankerspill mit versenktem Elektromotor fügt sich in den Vorschiffsbereich ein, die Bedienung erfolgt über zwei Fußschalter an Deck.

Der tief liegende Ankerkasten garantiert eine gute Fallhöhe für die Kette und einen tiefen Schwerpunkt für beste Segel-eigenschaften. Aber es wäre eben keine Hallberg-Rassy, wenn man den Raum über der Kette nicht auch für leichtere Dinge wie Festmacher und Fender nutzen könnte. Die Relingstützen sind in soliden Niro-Halterungen an Deck verschraubt. Außen übernehmen Extra-Niro-Bügel an jeder Stütze die Führung der Furlingleine für die Rollgenua. Das hilft, den auf Segelschiffen dieser Größe üblichen „Leinensalat“ zu sortieren und erlaubt den freien Durchgang über das Seitendeck.

Der Blick übers Deckshaus zeigt eine saubere Führung sämtlicher zum Segeln notwendiger Fallen, Reff- und Trimmleinen. Hinter der bei Hallberg-Rassy obligatorischen festen Windschutzscheibe werden diese Leinen durch Fallstopper geführt. Auf jeder Seite des Niedergangs gibt es davon vier, dazu jeweils eine selbstholende Lewmar-Winsch.

Auch im Cockpit werden Funktionalität und Komfort fein kombiniert. Für einen guten Segeltrimm hat der Steuermann eine Travellerschiene in Griffweite, Effizienz versprechend verläuft diese über die gesamte Cockpitbreite, für optimalen Liegekomfort ist sie bündig mit dem Teakdeck ausgeführt.

Im Cockpit befindet sich an Steuerbord eine große Backskiste, Extra-Halterungen nehmen die Steckschotten und den Cockpittisch auf. Ansonsten ist hier reichlich Raum für Segelpersenning, Fender und Festmacher. Achtern befindet sich eine weitere Backskiste für zwei Gasflaschen.

»» Immer wieder stößt man auf kleine, feine Details, die den Unterschied zum Wettbewerb ausmachen

Das Rigg ist stabil und bedienungsfreundlich: Mit zwei gepfeilten Salingspaaren sind trotz des 7/8-Riggs keine Backstagen notwendig. Das Achterstag bleibt als effektive Trimmhilfe, ist entsprechend gut dimensioniert und vom Steuermann erreichbar. Unter- und Oberwanten sind getrennt. Durch Einzug der Unterwanten bis an den Aufbau wird auf dem Seitendeck der Weg für ungehinderten Durchgang von vorn bis achtern frei – nebenbei lässt sich am Wind auch das Vorsegel besser trimmen.

Unterschiedliche Varianten für eine effektivere Vorwind-Besegelung bietet die HR 342 mit einem optional erhältlichen kleinen Gennakerbaum, der recht einfach am Stevenbeschlag an- und abzubauen ist. Je nachdem wie viel Arbeit man sich machen möchte, reicht die Palette vom aufrollbaren Gennaker, über Gennaker mit Bergeschlauch bis zu einem ebensolchen ohne Bergeschlauch. Der Mast ist außerdem vorsorglich mit einer Schiene für einen Spinnaker- bzw. Gennakerbaum und einem Toppnanten ausgerüstet, um bei Bedarf die Vorwindexigenschaften weiter zu optimieren.

Unter Deck ist der erste Eindruck eine großzügige, lichtdurchflutete Atmosphäre: Zehn Fenster, alle zu öffnen, und zwei große Skylights sorgen für viel Licht. Der Salon wirkt großzügig für 34 Fuß Schiffslänge. Immer wieder stößt man auf kleine, feine Details, die den Unterschied zum Wettbewerb ausmachen, finden sich Zeugnisse des unermüden Optimierungswillens von Hallberg-Rassy.

Rechts vom Niedergang befindet sich der Navigationsplatz. Der ausreichend groß bemessene Kartentisch hat selbstverständlich eine Schlingerleiste, damit weder Karten noch das kostbare Fernglas herunterfallen können. Die Schlingerleiste befindet sich aber eben nur dort, wo man sie wirklich benötigt – nicht da, wo man gerne seine Ellbogen absetzt, um einen Eintrag ins Logbuch zu machen.

Hinter dem Navigationsplatz liegt die

Nasszelle mit Ölzeugschrank und reichlich Lüftungsmöglichkeiten. Erwähnenswert ist der feine Coran-Waschtisch, der über den Rand des Handwaschbeckens ragt; hier schwappt auch bei Seegang kein Wasser aus dem Becken.

Die Pantry befindet sich an Backbord, funktional mit halbkardanisch aufgehängtem Gasbackofen und Kochfeld, tiefen Spülbecken und Geschirrschränken, die individuell aufteilbar sind, damit ein jedes Stück Porzellan sicher verstaut werden kann. Wieder sind es die kleinen Dinge, die gefallen, etwa ein versteckter Magnet, der den Deckel zum Kühlfach aufhält. Denn wer kennt das nicht? Mit zwei Händen nach der Milch suchen und mit dem Kopf den Deckel aufhalten ... nicht auf einer Hallberg-Rassy.

Der Salon zeigt sich mit L-Sofa auf der Backbordseite und geradem Sofa an Steuerbord aufgeräumt und offen. Jeder verfügbare Raum über und hinter den Sitzflächen ist als Stauraum genutzt,

sämtliche Schapps sind belüftet. An der Decke fügen sich Inspektionsluken in die Verkleidung ein. So können Decksbeschläge ausgetauscht werden, ohne das Boot auseinanderzunehmen.

Ein bisschen störend wirkt das CD-Radio inmitten der feinstgearbeiteten Mahagonitüren und Ablagen. Eine dezenter Integration von Radio und Lautsprechern würde der ansonsten sichtbaren Ausbaugüte sicher besser gerecht. Für den Salon werden zwei Varianten angeboten, eine mit Kojenverlängerung auf 2,15 m an Steuerbord, eine mit Schubladenschrank unter dem Kartentisch.

Zwei große Kojen mit 2,14 m Länge und eigenem, automatisch beleuchtetem Hängeschrank bietet das Vorschiff, dazu Ablagen und Stauraum wo nur irgend möglich. Die Koje in der Achterkabine ist 2,16 m lang, bei einer Schulterbreite von 1,76 m. Auch hier gibt es einen Kleiderschrank und reichlich Stauraum.

Der Maschinenraum ist von vorne und hinten durch die Achterkabine zugänglich und gut schallisoliert. Die Isolierung selbst ist mit einer Aluminiumfolie überzogen und somit gut sauber zu halten. Wirkliche Freude kommt auf, wenn man



Bis zu 2,16 m Länge bieten die Kojen der HR 342



Rechts vom Niedergang: der Navigationsplatz



Bestes Finish allerorten

den Liegeplatz verlässt. Der Volvo-Penta unserer Testyacht ist mit 29 PS ausreichend dimensioniert. Rückwärts aus der Box – auf manch einer Fahrtenyacht eine echte Herausforderung – geht es mit der HR 342 ohne Probleme.

Ist das Segelkleid einmal abgenommen, braucht man das Cockpit nicht mehr zu verlassen; das Großsegel ist schnell gesetzt und die Genua ausgerollt. Bei 15 bis 18 Knoten Wind fallen wir ab auf einen Raumschotkurs. Sofort spürt man, wie sensibel sich das Boot segeln lässt. Sicher, auf diesen Kursen wäre jetzt ein Gennaker die richtigere Besegelung. Aber auch mit 110%-Genua und Großsegel sind sechs Knoten schnell erreicht. Mit jeder Windbö

reagiert das Boot sofort und nimmt weiter an Geschwindigkeit zu. Die Vorfreude auf den nächsten Amwindkurs wächst!

Als es endlich soweit ist, zeigt sich, wie gut das Gesamtkonzept wirklich ist. Der Steuerermann sitzt bequem auf der breiten Sülkante, hat freie Sicht nach vorn und kann mit einer Pinnenverlängerung steuern. Die doppelt gelagerte, sich selbst justierende Ruderwelle sorgt für eine gleichmäßig leichte Steuerung. Das Boot liegt ausgewogen auf dem Ruder, auch stärkere Böen nimmt es dankbar auf.

Das Tempo an der Kreuz sind sechs Knoten bei einem Wendewinkel von geschätzt 85 bis 90 Grad. Fällt man ein paar Grad ab, so nimmt die Fahrt gleich auf 6,5 bis 7 Knoten zu. Das Spitzentempo bei halbem Wind sind 7,9 Knoten – und das alles ohne Aufwand mit besonderen Vorwindsegeln.

Das Boot lässt sich hervorragend kontrollieren, und sollte der Wind einmal für die volle Besegelung zu viel werden, ist auch das Reffen leicht gemacht. Das Reffsystem funktioniert mit einer Leine, die nach hinten geführt ist.

Zu den festen Scheiben des Sprayhoods noch ein Wort: Ich denke, es gilt hier mit dem „Motorsegler-Vorurteil“ aufzuräumen, denn wie viele Fahrtensegler in dieser Bootsgröße ohne Sprayhood gibt es? Die Vorteile dieser festen Konstruktion sind nicht von der Hand zu weisen. Dabei können, wie auf der HR 342, feste Handgriffe für den sicheren Gang aufs Vorschiff installiert werden. Die Scheiben bieten zudem eine bessere Durchsicht als jede weiche Variante. Alle elektronischen Anzeigen und der große Kartenplotter ha-

ben einen gut geschützten Standort, und auch das Zusammenfallen des Stoffdachs dauert nur wenige Sekunden.

Nach einigen wunderbaren Stunden unter Segeln muss ich dem Werftchef Magnus Rassy uneingeschränkt Recht geben, wenn er sagt: „Man muss nicht von oben bis unten nass sein, um richtig gesegelt zu sein.“

Die Hallberg-Rassy 342 ist ein ausgezeichnete Küstenkreuzer für die Familie, mit dem man auch ohne Einschränkungen große Touren in Angriff nehmen kann. Aufgrund des Segelplans mit verhältnismäßig großem Groß und kleinerer Genua ausgestattet, ist die HR 342 unter Segeln leicht zu beherrschen. Der moderne und ausgewogene Lateralplan bietet sensible Segeleigenschaften; Segelspaß ist garantiert.

Die werfttypischen Ansprüche an den Reisekomfort, ein sicheres Cockpit, ausreichend Stauraum für Pött und Pann, eine gute Motorisierung und die ausgezeichnete Bauqualität überzeugen. Mit ihrem gelungenen Gesamtkonzept ist die HR 342 klar auf Kurs zum Klassiker. <<<

Für die freundliche Unterstützung danken wir

Hallberg-Rassy Varvs AB
Hallberg-Rassyvägen 1
SE-47431 Ellös (Schweden)
Tel. (0046-304) 548 00
hallberg-rassy.com

Importeur

Hallberg-Rassy Deutschland GmbH
An der Wiek 7-15
23730 Neustadt
Tel. (04561) 55 86 48
hallberg-rassy.de

>>> Lesen, was auf dem Wasser läuft

Mit mehr als 90 Seiten ausführlicher Berichterstattung pro Monat ist das Bootshandel-Magazin eine der führenden deutschen Wassersportzeitschriften. Unsere Bootstests und Fahrberichte sind von erfahrenen Segelboot- und Motorbootprofis geschrieben und fotografisch brillant in Szene gesetzt. Außerdem erfahren Sie bei uns News aus Branche und Szene. In unserem mehr als 80 Seiten umfassenden Bootsmarkt finden Sie Top-Angebote – jeden Monat aktuell!



3 Ausgaben Bootshandel

frei Haus für nur **9 Euro**

per Telefon
(030) 26 00 96 72

per E-Mail
abo@bootshandel-magazin.de

per Fax
(030) 26 00 97 93

online
www.bootshandel-magazin.de/probeabo

Jetzt Miniabo bestellen!

>>> „Man muss nicht von oben bis unten nass sein, um richtig gesegelt zu sein“

Magnus Rassy, Werftchef



Erbauer edler Yachten: Magnus Rassy