



Von der Blauwasser-Yacht zum agilen Küstenkreuzer

Hallberg-Rassy 372

Mit der jüngst vorgestellten HR 372 bringt die schwedische Traditionswerft in Ergänzung zu ihren bekannten Blauwasseryachten nun auch einen vielseitigen Küstenkreuzer auf den Markt, der neben bewährten Komfortattributen durch flotte Segeleigenschaften und eine zeitgemäße Ausstattung überzeugen soll. Sven M. Rutter hat die Yacht bei Starkwind testgesegelt (Fotos: Julius Seyfarth).

Im Mittel 25 Knoten Wind mit teilweise recht kräftigen „Drückern“ jenseits der 30 Knoten sowie beinahe waagerechter dichter Regen bei einer Lufttemperatur von nur wenigen Grad über Null – klitschenass im sich eiskalt anfühlenden Wind stehend frage ich mich, wie viele PALSTEK-Leser wohl an solch einem unfreundlichen Januartag gleichermaßen einen Schlag unter

Segeln wagen würden, und werfe die nicht ganz ernst gemeinte Frage auf, inwieweit wir es vor diesem Hintergrund überhaupt mit zumindest halbwegs „repräsentativen“ Testbedingungen zu tun haben. Doch viel Muße zum Flachsen bleibt nicht, denn die kurze Welle, der böige Wind und die eingeschränkte Sicht verlangen nach einem aufmerksamen Steuermann. Und mehr noch als

das momentane Kurshalten und die zunehmend klammen Finger beschäftigt mich die Aussicht auf die anschließende Rückfahrt – denn dann wird es darum gehen, mit der Yacht möglichst große Höhe zu laufen und bei peitschendem Regen gegenan wieder in Richtung Werfthafen zu knüppeln. Okay, ich befinde mich an Bord einer Hallberg-Rassy – eine Marke,

die unter Kennern geradezu als Inbegriff von Sicherheit und Komfort gilt. Und bislang pflügt die Yacht auch in typischer Souveränität trotz zweitem Reff im Großsegel mit mehr als 7 Knoten durch die aufgewühlte See vor der schwedischen Schäreninsel Orust, auf der die Werft ihren Stammsitz hat. Noch kann ich sie sogar problemlos mit nur einer Hand am Rad kontrollieren – während sich Werftchef Magnus Rassy als Mitsegler um den optimalen Trimm kümmert. Man fühlt sich bei dieser Rauschfahrt zugegeben selbst unter solchen Rahmenbedingungen immer noch recht geborgen und sicher, wie man es von den Yachten aus Ellös kennt und erwartet. Doch stehen sie eben nicht unbedingt ebenso in dem Ruf, desgleichen ausgerechnet für anhaltende „Knüppelkurse“ – zudem bei Starkwind – prädestiniert zu sein.

Lebhaftes Segelverhalten auf jedem Kurs

Allerdings liegt dieser Hallberg-Rassy auch ein spezielles Konzept zugrunde, das sich gerade nach

dem Anluven auszahlen sollte. Und tatsächlich kommt die Yacht ebenso auf Amwindkurs flott in Fahrt. Auf optimaler Höhe läuft sie im Test bei etwa 57 Grad zum Wind beachtliche 7,8 Knoten und damit Rumpfgeschwindigkeit. Die größte Höhe ermitteln wir bei circa 48 Grad, wobei wir immer noch 6,4 Knoten Fahrt messen – gleichsam solide Werte für ein Fahrtenschiff, insbesondere mit eingerefftem Großsegel sowie angesichts des vorherrschenden Seegangs. Mit aufgeschrickten Schoten weist die Geschwindigkeitsanzeige auf einem etwas volleren Kurs bei etwa 67 Grad zum Wind 7,5 Knoten aus. Im Raumbereich kommt die Yacht derweil auf einen Speed von 7,3 Knoten (wobei allerdings wiederum die reduzierte Großsegelfläche zu berücksichtigen ist). Auf Halbwindkurs erreicht sie mit 7,9 Knoten schließlich den Top-Speed des Testtages.

Doch mehr noch als die nackten Zahlenwerte überzeugt das Handling der neuesten Hallberg-Rassy – gerade hoch am Wind. Als uns das parallel fahrende Fotoboot mitten in einer Engstelle zwischen zwei Felsenküsten in Luv überholt, kommt

es sozusagen zur „Feuertaufe“ – ein unkontrollierter Sonnenschuss würde jetzt akute Kollisionsgefahr bedeuten. Doch trotz des böigen Windes behalten wir jederzeit die Kontrolle. Zwar neigt die Yacht bei ganz kräftigen „Drückern“ durchaus auch mal zum Sonnenschuss – lässt sich aber eben auch wieder abfangen, sofern man sich erst einmal auf das Segelverhalten eingestellt hat. Der spürbare Ruderdruck verlangt unter Starkwindbedingungen am Wind zwar nach einem festen Griff am Rad, bleibt aber ebenfalls durchgehend kontrollierbar. Kurzum: Diese Hallberg-Rassy macht tatsächlich auf allen Kursen eine recht gute Figur.

Vorsichtiger Generationswechsel

Zurück im Hafen erläutert Magnus Rassy bei einer Tasse heißem „Glögg“ (skandinavische Spezialität) die Konzeption der neuen HR 372. Sie wurde demnach vor allem als Küstenkreuzer entworfen und soll vor diesem Hintergrund die erst vor wenigen Jahren eingeführte und primär aufs Blauwassersegeln ausgelegte ►



Die Yacht macht unter Starkwindbedingungen auf jedem Kurse eine ordentliche Figur – sie segelt überraschend agil und lässt sich dennoch jederzeit sicher führen. Damit erschließt sie sich ein vielseitiges Einsatzspektrum.



Schöne Details: 1. Fallen und Strecker werden verdeckt auf die vorderen Süllwischen geführt, die auch zum Holen der Großschot dienen („German Cupper Main Sheet System“). 2. Leinenkästen hinter den Winschen; 3. geräumige Backskisten mit praktischen Fächern; 4. perfekt ausgelegter Ankerkasten; 5. durchdachte Batterielagerung; 6. Leinenführung unter dem Kajütdach; 7. formschöne Türbeschläge (Exklusivanfertigung); 8. Hinterlüftungsgitter an allen Schränken und Schapps; 9. Flushluks auf dem Aufbau; 10. Fußschalter für das Bugstrahlruder am Steuerstand; 11. feste Scheiben mit zu öffnendem Mittelteil; 12. Milchglas-Flushluks im Bereich der großzügigen Ablagen neben dem Niedergang.

HR 37 (siehe Testbericht im PALSTEK 2/04) keineswegs ersetzen, sondern vielmehr sinnvoll ergänzen. Beide unterscheiden sich beileibe nicht nur in Marginalien – der HR 372 wurde von „Hauskonstrukteur“ Germán Frers ein komplett neues Design verpasst. Die wohl augenscheinlichste Besonderheit bildet das Achtercockpit, das an die HR 342 erinnert (siehe Testbericht im PALSTEK 1/06) – im Gegensatz zum Mittelcockpit der HR 37. Hinzu kommt eine ansprechende Linienführung mit teilweise durchaus frischen Stilelementen – beispielsweise in Gestalt der ungewohnt schlichten, aber sehr elegant geformten Heckpartie – ohne jedoch den bewährten Hallberg-Rassy-Style grundlegend infrage zu stellen. Selbst die Rumpfform wurde mit Blick auf die angestrebten Segeleigenschaften überarbeitet: Sie fällt auf



Im gesamten Schiff findet sich viel seegerechter Stauraum.

der HR 372 gegenüber der HR 37 im Achter- und Mittschiffsbereich etwas flacher aus – dafür erhielt der Bugbereich schärfere Linien. Darüber hinaus wurde die HR 372 mit einem rund 10 Zentimeter tieferen und

etwa 300 Kilogramm leichteren Kiel ausgestattet. Der rund 1 Meter höhere Mast sowie ein entsprechendes Mehr an Segelfläche zeugen gleichsam von einem insgesamt erkennbar ambitionierteren Entwurf. In Länge und Breite unterscheiden sich die HR 37 und die HR 372 derweil lediglich um wenige Zentimeter. Das neueste 37-Fuß-Modell setzt damit einerseits einen gewissen Trend in der Produktentwicklung der schwedischen Werft fort – denn schon seit einigen Jahren lässt sich beobachten, dass bei Hallberg-Rassy in der jeweils aktuellen Modellreihe zunehmend Wert auf optimierte Segeleigenschaften gesetzt wird. Andererseits vermeidet man durch das parallele Festhalten an Bewährtem zugleich eine scharfe Bruchkante zur Vergangenheit – eine vorsichtige, aber durchaus nachvollziehbare Politik. Denn für einen ►



Die beiden großen Deckscluken und die langen Seitenfenster sorgen für ein liches Ambiente unter Deck. Der Ausbau präsentiert sich HR-typischebensokomfortabelwiefunktionell – bei einer Verarbeitungsqualität auf höchstem handwerklichen Niveau.

nicht unerheblichen Teil der Käufer einer neuen Yacht aus Ellös dürfte es sich schließlich nicht um die erste Hallberg-Rassy handeln – wobei diese dann eher „klassische Tugenden“ und vertraute Eigenschaften erwarten. Die Erwartungshaltung von Erstkäufern ist indes meist mehr von den allgemeinen Trends auf dem Neubootmarkt geprägt, die bereits seit geraumer Zeit in Richtung eines Mehr an Segelperformance und einer erhöhten Flexibilität mit Blick auf die individuellen Nutzungsmöglichkeiten gehen – das Konzept der HR 372 könnte dementsprechend durchaus dazu beitragen, sich eine breitere Zielgruppe und somit auch eine neue Segelergeneration zu erschließen. Dies hatten zuvor auch schon andere Traditionsverwerfen erkannt – sich aber mitunter durch radikale „Kurskorrekturen“ das angestammte Kundenklientel verprellt. Durch das parallele Angebot unterschiedlicher Yachtkonzepte könnte es Hallberg-Rassy derweil gelingen,

beiden Erwartungshaltungen künftig gleichermaßen gerecht zu werden.

Zeitgemäßes Deckslayout

Auch beim Deckslayout beschreibt man bei der HR 372 neue Wege. So ist dieses Modell erstmals mit einem „German Copper Main Sheet System“ ausgestattet – also einer beidseitig auf zwei Süllwischen umgelenkten Großschot. Dieses System erfreut sich im modernen Fahrtenyachtbau zunehmender Beliebtheit, da es unter Komfort- und Effektivitätsgesichtspunkten gleichermaßen überzeugt. Schließlich wird gerade mit dem sukzessiven Abschied von weit überlappenden Vorsegeln eine effektiv trimmbare Großschot in der Nähe des Steuermanns immer wichtiger. Die HR 372 ist ebenfalls nur noch mit einer leicht überlappenden Genuafock ausgestattet – auf Wunsch wird sie sogar mit einer Selbstwendefock ge-

liefert. Wobei das Vorsegel durchaus eng geschotet werden kann, da die Holey-Punktschienen zwischen den in der Nähe der Fußreling mündenden Toppwanten und den neben dem Aufbau angeordneten Püttingen der Unterwanten verlaufen. Für größere Vorsegel ist das Drei-Salings-Rigg (nach achtern gefeilte Salinge) jedoch nicht prädestiniert – für mehr Segelfläche bei Leichtwind empfiehlt sich daher der optionale Gennaker (Aufpreis: 7.450 Euro einschließlich aller nötigen Beschläge, Blöcke und Schoten – sämtliche Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer).

Bei der HR 372 sind die Großschotwischen allerdings vor den ebenfalls auf den seitlichen Sülls platzierten Genuawischen angeordnet und liegen damit nicht in unmittelbarer Griffweite des Rudergängers – dafür werden sie multifunktionell genutzt und dienen gleichsam zum Holen von Fallen und Streckern, die unter dem Decksaufbau verlaufen und

auf Fallenstopperbänken vor den Winschen müden. Praktische Schotkästen mit schönen teakbelegten Klappdeckeln nehmen die Lose auf und sorgen für ein aufgeräumtes Cockpit. Hinzu kommt ein ordentlicher Traveller unmittelbar vor der Steuersäule, so dass der Rudergänger über diesen auch jederzeit wirkungsvoll in den Großschottrimm eingreifen kann.

Der Steuermann sitzt sehr komfortabel auf der achteren Ducht oder alternativ auf den achteren Sülls – zwischen Groß- und Genuaschotwünschen verbleibt gleichsam ausreichend Sitzfläche auf der Kante. Das große lederbezogene Rad (Standard, eine Pinnensteuerung ist nicht vorgesehen) lässt sich aus jeder Position gut erreichen (Durchmesser: 132 Zentimeter).

Ein sehr schönes Detail bilden die großen hochglanzlackierten Ablageflächen beidseitig des Niedergangs mit ihrer formschönen Umrandung und den eingelassenen Milchglas-Flushluks – dank der neu-



Hochmoderne Bordelektronik mit BUS-System und Navigations-Netzwerk.

artigen Fallenführung bleiben sie nun komplett frei und lassen sich beispielsweise für große Instrumente oder zum Ablegen von Seekarten nutzen. Wobei auch der ausladende Edelstahl-Bügel über der gut gelösten T-förmigen Steuersäule problemlos selbst größere Multifunktionsdisplays aufnimmt.

Die Testyacht ist mit einem hochmodernen Furuno-System mit kombiniertem Kartenplotter-/Radardisplay an der Steuersäule (Aufpreis: 7.560 Euro inklusive Antennen) und Zweidisplay am Kartentisch ausgestattet, das mit der innovativen Software NavNet 3D arbeitet – ebenfalls eine zukunftsweisende Ausstattung. ►



Die Eignerkabine wurde bei der HR372 ins Vorschiff eingebaut und wird dieser Bezeichnung uneingeschränkt gerecht.

Die dem Cockpit vorgelagerte feste Scheibe mit zu öffnendem Mittelteil gehört derweil bei Hallberg-Rassy schon seit Langem zum Standard. Auch die praktischen Schwalbennester und die großzügigen Backskisten mit ihren perfekt eingeformten Deckeln sowie die insgesamt makellosen Teak- und Kunststoffflächen ist man von dieser Marke gewohnt. Etwas ungewohnt mag Kennern derweil der mittig nach achtern offene Heckbereich anmuten, der jedoch einen bequemen Durchstieg auf die Badeplattform eröffnet und für einen guten Ablauf aus dem Cockpit sorgt.

Beim Gang aufs Vorschiff finden sich zahlreiche weitere schöne Detaillösungen – wobei man vieles wiederum schon von anderen Modellen dieser Werft kennt, obgleich es dennoch weiterhin Maßstäbe zu setzen vermag. Dazu zählen unter anderem die durchgehende Fußreling mit breiter Teakkante, die bis unter die Wasserlinie geführten Bodenabläufe (sie vermeiden Schmutzstreifen am Rumpf), die soliden Handläufe am Kajütdach, die serienmäßigen form-

schönen Mittschiffsklampen oder der geradezu vorbildlich gestaltete Ankerkasten mit verdecktem elektrischen Spill (Aufpreis: 3.643 Euro) und perfekter Kettenführung. Auch den hübschen Gennaker-Beschlag aus Edelstahl am Bug kennt man bereits von der HR 37 und der HR 342 – neu sind dafür die unter Deck montierte Trommel der Vorsegelrollanlage und die großen Flushluks auf dem Kajütdach.

Lichtes Ambiente auf höchstem Komfortniveau

Letztere bringen bemerkenswert viel Licht in den Innenraum – was insbesondere für den Salon gilt, über dem gleich zwei große Decksluken hintereinander angeordnet wurden. Dies vermittelt beinahe den Eindruck einer transparenten Decke; selbst an solch einem trüben Tag braucht es eigentlich keine zusätzliche Beleuchtung – auch dies durchaus ein Fortschritt gegenüber früheren Modellen. Mitverantwortlich sind die



Ein Highlight bildet die ebenso elegante wie pflegeleichte Nasszelle mit abteilbarer Dusche und Ölzeugschrank.

breiten Seitenfenster – sie haben laut Werft die gleiche Größe wie bei der HR 54. Selbstverständlich lassen sich sämtliche Luken und Fenster öffnen, um den Innenraum bei Bedarf auch effektiv lüften zu können.

Ansonsten präsentiert sich das Schiff unter Deck als waschechte Hallberg-Rassy mit einem Interieur auf höchstem Komfortniveau, das zugleich ebenso unter Funktionalitätsaspekten nichts zu wünschen übrig lässt. Hinzu kommt die gleichsam werfttypische makellose handwerkliche Verarbeitung, die ebenfalls weiterhin Maßstäbe setzt. Darüber hinaus finden sich auch im Inneren unzählige feine Detaillösungen, die für HR-Eigner derweil wiederum vielfach mittlerweile Selbstverständlichkeiten darstellen dürften – von den urbequemen Polstern über die hochklappbaren Rückenlehnen der Salonbänke, die überall vorhandenen Schlingerleisten, die durchdachten Inspektionslukn im Boden, die abnehmbaren Deckenpaneele mit Mahagonistreifen, die verschiebbaren



Auch in der Achterkammer wurden eine komfortable Doppelkoje und ein großer Kleiderschrank integriert.

Fliegengitter an den Skylights, die soliden Metallbeschläge der Fenster, die vielen praktischen Haltepunkte, die hübschen Einfassungen der Schranktüren und Schapps sowie deren sichere Verschlüsse bis zu den standardmäßigen Gasdruckfedern an jeder Luke und den schön gearbeiteten Lüftungsgittern an jedem

Schrank und Staufach. Und diese Aufzählung ließe sich durchaus noch weiter fortsetzen. Selbst die Türgriffe sind eine Spezialanfertigung für die Werft – sie lassen sich auch von großen Händen gut greifen und können sich dank der geschwungenen Form dennoch nicht so leicht in der Kleidung verfangen. Und ►

in den hellen Polstern findet sich bei genauem Hinsehen eingewoben die Holzfarbe des Mahagoni-Ausbaus wieder.

In der Messe können sich locker sechs Personen um den abklappbaren Salontisch versammeln – die beiden seitlichen Bänke geben zudem sehr komfortable Seekojen her (Länge: 1,99 Meter an Steuerbord und 1,90 Meter an Backbord, Breite: zwischen 0,88 Meter und 0,56 Meter an Steuerbord sowie zwischen 0,84 Meter und 0,57 Meter an Backbord). An den Wänden stehen mit den vorhandenen Schränken und den sehr schönen Regalen außerdem vielfältige seetaugliche Staumöglichkeiten zur Verfügung.

Viel bietet auch die vorgelagerte Pantry an Backbord mit ihren großzügigen Arbeitsflächen und ihren zahlreichen Schränken und Schapps. Die von einer formschönen Schlinger- beziehungsweise Griffleiste eingefasste Arbeitsplatte besteht aus PlexiCore – einem pflegeleichten Stein-Komposit-Material. Die Spüle wurde von unten befestigt, um die Reinigung zu erleichtern. Seitlich lässt sich die Arbeitsfläche bei Bedarf durch ein Ausziehbrett erweitern. Darunter wird auf Wunsch noch eine ausfahrbare Doppel-Gefrierbox installiert. Die gut isolierte Toplader-Isotherm-Kühlbox sowie der Zwei-Flammen-Gaskocher mit Ofen sind derweil Standard.

Vorbildlich wurde die gegenüberliegende Navigation gestaltet – mit großem Kartentisch, komfortablem Sitz, gleichsam zahlreichen Staufächern und viel Platz für Einbauminstrumente. Das an dieser Stelle angebrachte zentrale Schaltpanel zeugt von einer weiteren Neuerung: Die Bordelektrik der HR 372 basiert auf einem BUS-System. Dies erspart nicht nur diverse Kabel und entsprechendes Gewicht, sondern sorgt zugleich für einen höheren Bedienungskomfort. So lassen sich beispielsweise sämtliche Positionslichter – standardmäßig LED-bestückt – für eine nächtliche Maschinenfahrt auf einen Knopfdruck aktivieren. Durch einen weiteren Knopfdruck wechselt man umgehend in den „Segelmodus“. Die Beleuchtung der Backkisten schaltet sich nach einer gewissen Zeit selbstständig aus, um unnötigen Stromverbrauch zu ver-

meiden. Die Batterien wurden gut zugänglich und zugleich sicher unter einem Sessel in der Vorschiffskabine nahe des Hauptschotts untergebracht (schon in der Grundausstattung steht bei den Servicebatterien eine Kapazität von satten 240 Amperestunden zur Verfügung). Der FI-Schalter für den Landanschluss ist von der Achterkabine gleichsam gut zu erreichen – auch das elektrische System erweist sich also als sehr durchdacht.

Die Eignerkabine befindet sich bei der HR 372 im Gegensatz zur HR 37 im Vorschiff und macht diesem Namen dennoch gleichsam alle Ehre. Die Dreieckskoje weist eine durchgehende Länge von 2,07 Metern auf – bei einer Breite zwischen 1,96 Metern und immer noch 0,66 Metern in der Vorpiek. Unter der Koje steht reichlich gut hinterlüfteter Stauraum zur Verfügung – ebenso wie in den Schapps über dem Bett und den großen vorgelagerten Schränken auf jeder Seite. Auch die Standfläche vor dem Bett fällt sehr komfortabel aus – bei einer beachtlichen Stehhöhe von 1,88 Metern. Im Salon sind es sogar 1,93 Meter. Feine Wegerungen an den Außenwänden (auch in den Schränken) runden das ansprechende Bild ab.

In der Achterkammer ist eine weitere vollwertige Doppelkoje untergebracht – mit einer Länge von 2,03 Metern bei einer Breite zwischen 1,40 Metern und 1,02 Metern (nach achtern verjüngend). Hinzu kommen auch hier ein großer Kleiderschrank sowie praktische Schapps und Regale (weiterer Stauraum findet sich unter der Koje).

Ein echtes Highlight repräsentiert die großräumige Nasszelle im Achterschiff an Steuerbord. Die hellen Kunststoffoberflächen gestalten sich sehr pflegeleicht, wobei die makellose Ausführung und schöne Details wie das ovale Waschbecken mit überlappender Arbeitsplatte und die hübsche Fußboden-Grätig dennoch Wertigkeit vermitteln. Vor dem perfekt platzierten WC lässt sich über eine Plexiglas-Trennwand ein vollwertiger Duschbereich abtrennen, in welchen sogar ein komfortabler Sitz integriert wurde – die Stehhöhe beträgt auch hier 1,88 Meter. Die direkt neben dem WC in die Wand eingelassenen Hebel für die wich-


tigsten Seeventile kann man besser wohl kaum platzieren. Hinzu kommt ein praktischer Trockenschrank für nasses Ölzeug. Druck- und Warmwassersystem sind selbstverständlich Bestandteil der Grundausstattung.

Ebenso wie in der benachbarten Achterkammer sorgen ein breites Seitenfenster sowie ein Milchglas-Skylight für ausreichend Tageslicht im WC-Raum – beide lassen sich zum Lüften natürlich auch öffnen.

Fazit

Der Werft ist es tatsächlich gelungen, auf einerseits sehr feinfühlig, aber andererseits auch konsequente Weise eine Hallberg-Rassy zu entwickeln, die rundherum in die Zeit passt, ohne bewährte Tugenden zu vernachlässigen. Die HR 372 bietet beachtliche Segeleigenschaften – laut Werft soll sie sogar die HR 40 überflügeln –, kommt mit allen Kursen gleichermaßen klar, stellt ein sehr effektives Deckslayout zur Verfügung, und bietet dennoch allen Komfort und das Qualitätsniveau, wie man es von einer Yacht dieser Marke erwartet.

Selbstverständlich lässt sich auch diese HR auf Wunsch mit Rollmast, elektrischen Winden & Co. fürs „Knopfdrucksegeln“ ausstatten – doch eigentlich vermag sie eine ganz andere Zielsetzung vielmehr zu erfüllen: vielseitigen Segelspaß auf dennoch hohem Sicherheits- und Komfortniveau. Vielleicht gelingt es der Traditionsmarke damit tatsächlich, sich neben der bewährten Klientel, die auch weiterhin auf die etwas gediegenere Mittelcockpitvariante zurückgreifen kann, eine weitere und insbesondere jüngere Zielgruppe zu erschließen – um somit auch auf den anstehenden Generationenwechsel in der Eignerschaft vorbereitet zu sein.

Die neueste HR belegt auf jeden Fall eindrucksvoll, dass diese namhafte Bootsschmiede die Zeichen der Zeit keineswegs „verschlafen“ hat. Der Preis bewegt sich mit 265.251 Euro in der allerdings sehr reichhaltigen Grundausstattung derweil wiederum auf gewohntem Niveau – dem jedoch erfahrungsgemäß auch eine sehr hohe Wertbeständigkeit gegenübersteht. 

Hallberg-Rassy 372

Technische Daten

Konstrukteur.....Germán Frers
 CE-Entwurfskategorie.....A (Hochsee)
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 BauweiseGFK-Sandwich (oberhalb WL)
 Länge (Rumpflänge).....11,35 m
 Länge Wasserlinie.....10,25 m
 Breite.....3,60 m
 Tiefgang *.....1,99 m
 Verdrängung.....ca. 7.500 kg
 Ballastanteilca. 38,5 %

Masthöhe (über WL, Standard)17,80 m
 Segelfläche am Wind **72,5 m²
 Großsegel Standard ***40,7 m²
 Genuafock Standard (ca. 110 %) ****31,8 m²

Maschine *****Volvo Penta Saildr. 41 kW (55 PS)
 Tankkapazität Diesel270 l
 Tankkapazität Wasser.....425 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....6
 Stehhöhe im Mittel..... ca. 1,88 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit7,8 kn
 Längen/Breitenverhältnis.....3,15/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis **4,35
 Spez. Segelfläche **9,76 m²/t

* auf Anfrage auch als Flachkiel-Version erhältlich, ** Segelfläche in der Standard-Version mit Genuafock, *** die Testyacht war mit einem Membransegel mit 41,3 qm ausgestattet **** Vorsegelfläche der Testyacht: 33,5 qm (auf Anfrage auch mit Selbstwendefock erhältlich), ***** gegen Aufpreis mit Drei-Flügel-Faltpropeller mit Overdrive (damit ermittelten wir im Test unter Volllast bei 2.100 Umdrehungen pro Minute eine Fahrt von 7,9 Knoten und bei 1.500 Umdrehungen pro Minute eine Fahrt von 6,9 Knoten)

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....48°6,4 kn
 Optimale Höhe.....57°7,8 kn
 Aufgeschrickt.....67°7,5 kn
 Halber Wind.....90°7,9 kn
 Raumgang135°7,3 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Testbedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit im Mittel 25 kn (in Böen darüber), Wellenhöhe: 1 - 1,5 m



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 265.251 Euro inkl. 19% USt.

Darin enthalten unter anderem: Drei-Saling-Aluminium-Rigg (Seldén) inkl. Baum, Schoten, Fallen und Strecker, Standard-Besegelung (Elvström Sobstad „Offshore quality“) mit Lattengroß und Genuafock inklusive Rollanlage, Bug-/Heckkorb, Seereling, zwei Schotwinschen (46 CST) sowie zwei kombinierte Schot-/Arbeitswinschen (30 CST), Traveller, Holepunktschienen (leinenverstellbar), Achterstagspanner, Kicker, Radsteuerung (Lederbezug), Maschine Volvo Penta D2-55, Teakdeck, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Batterien (62 Ah Starter- und 240 Ah Verbraucherbatterien), LED-Positionslaternen, Druck- und Warmwassersystem, Mahagoni-Innenausbau, Pantry mit Spüle, Zwei-Flammen-Gaskocher inkl. Ofen und Einbaukühlschrank, Nasszelle mit Pump-WC, Waschtisch und separierbarer Dusche.

Werft

Hallberg-Rassy Varvs AB
 Hallberg-Rassyvägen 1, SE-474 31 Ellös (Schweden)
 Telefon 0046 - 304 54 800, Fax: 0046 - 304 513 31
www.hallberg-rassy.se



Grafiken: Michael Herrmann