

AN BORD HALLBERG-RASSY 44

Für radikale Stilwechsel ist Hallberg-Rassy nicht gerade bekannt, eher für eine behutsame Modellpflege beruhend auf einer durch ständige Verbesserungen vorgenommenen Weiterentwicklung. Mit dieser Tradition bricht die HR 44 total.



Der Schritt in die Zukunft

Es war im Jahr 2015. Die HR 43, von 2001 bis 2016 immerhin 199 Mal gebaut, war in die Jahre gekommen, von dem letzten Typ Mk III fanden bis 2016 nur noch 9 Einheiten einen Käufer. Der Bau der HR 42 Mk I, immerhin in elf Jahren 181 Mal gebaut, war schon 2013 eingestellt worden. Dabei war der Trend zu über 40 Fuß Yachten erkennbar ungebrochen. Für Werftchef Magnus Rassy war klar – mit der üblichen Weiterentwicklung eines bestehenden Modells war es nicht getan. Es musste eine vollkommen neue Yacht her.

Mit diesem Wunsch und ohne weitere Vorgaben außer der, dass die neue 40'+ Yacht erkennbar eine Hallberg-Rassy sein sollte, ausgelegt für komfortables und sicheres Segeln unter allen Bedingungen, wandte er sich an den langjährigen Hauskonstrukteur German Frers: »Kannst Du so etwas für uns machen?« Als hätte Frers eine Vorahnung gehabt, legte er

schon kurz danach eine erste Skizze vor, die Rassy Wunsch nach einem radikalen Neuanfang entsprach – »das war es dann«.

Schon auf den ersten Blick wird deutlich, die HR 44 ist ein völlig neuer Riss. Der steile Steven ist mit einem integrierten Bugspriet versehen, das deutlich breitere Heck läuft, mit bloßem Auge kaum erkennbar, mit runden Kimmkanten in einen vertikalen Spiegel aus. Ausgeklappt wird der zur deutlich größeren Badeplattform als bei den alten Modellen und schafft zugleich auch in der Achterkabine mehr Platz. Das Unterwasserschiff wurde in der Mitte flacher und vorn etwas runder, um weicher in die Wellen einzusetzen. Völlig ungewöhnlich für Hallberg-Rassy, aber aufgrund der größeren Heckbreite unumgänglich sind die zwei Ruderblätter. »An einen steileren Steven und das steile Heck hatte ich auch schon gedacht, aber nicht weiter«, gibt Magnus Rassy unumwunden zu.

Bei dem den modernen Erkenntnissen entsprechenden Rigg setzen Konstrukteur und Werft auf einen weiter hinten stehenden, hohen, schlanken Rollmast mit drei Salingen und ohne Backstagen sowie ein Fatfurl Groß, also am Kopfbrett leicht ausgestellt, mit Vertikallatten und eine 110 % Genua. Die Segel stammen von Elvström Dänemark. »Die sind die besten. Die wissen genau, was wir wollen und sind sofort zur Stelle, wenn es mal Probleme gibt«, so Magnus Rassy. Als Ergänzung empfiehlt sich der optionale Code Zero, für den der Bugbeschlag, unter dem der Anker hängt, auch schon entsprechend vorbereitet ist. Das gesamte stehende Gut stammt von Seldén, einschließlich der Fockschot Leitschienen und der Blöcke sowie des elektrischen Unterdeckfurlers für das Vorsegel. Die Steueranlage einschließlich des Rades sowie die Winschen sind von Lewmar. Generell setzt Rassy bei der Decksausrüstung auf wenige, bewährte Zulieferer.

Geblichen sind als Rassy typische Merkmale das breite blaue Band an den Rumpfsseiten, das den Rumpf streckt und das Freibord niedriger erscheinen lässt, die in die Rumpfschale integrierte, solide Scheuerleiste mit der eingeformten Messingschiene, das von einer stabilen Windschutzscheibe geschützte Mittelcockpit, die große Achterkajüte und die starke Motorisierung. Das Teak an Deck und auf der Badeplattform ist im Vakuumverfahren verlegt, ohne eine einzige Schraube, wie Magnus Rassy stolz betont.

Von der größeren Rumpfbreite hat auch das Mittelcockpit profitiert, es wurde nicht nur länger, sondern vom erhöhten Steuermannsplatz ist die Sicht nach vorn besser und des höhere Süll bietet auch mehr Seitenschutz. Die gesamte Segelhandhabung geschieht vom Cockpit aus. Großsegelausholer, Baumniederholer, Großfall und Code Zero Fall laufen unter Deck auf eine Winsch auf dem Steuerbordsüll mit Fallenstopperbatterie von



Spinlock und einem Staufach für die Leinen davor. Die vorwärts wie rückwärts laufenden Genuawinschen, wie üblich auf einem Sockel außen am Süll platziert, werden per Knopfdruck gesteuert, die Holeyunkte lassen sich manuell vom Cockpit aus verstellen. An die Knopfdruck-Bedienung der Großschotwischsteuerbordseitig vom Traveller gewöhnt man sich schnell ebenso wie an die manuelle Einstellung der Travellerschoten. Einzig zur Verstellung der Achterstagspannung per Hand muss man das Cockpit verlassen. Mit etwas Training lässt

sich die HR 44 sicher Einhand segeln. Das Cockpit bietet beim Segeln ausreichend Platz für sechs Personen, klappt man allerdings den vorn an der Steuersäule eingehängten Klappentisch zum Essen hoch, dürfte es etwas eng werden. Doch bieten die hochglanzlackierten Ablagen neben dem Niedergang auch noch Platz zum Abstellen von Gläsern, Tassen oder Tellern.

Durch die mit Gasdruckfedern versehenen und auf Fingerdruck im Boden verschwundenen Steckschotten stieg ich hinunter in den Salon – und welch eine Überraschung – anstelle der üblichen HR-Möblierung in Mahagoni oder Teak empfing mich helle europäische Eiche. Die dunkle, nordisch-kuschelige Atmosphäre war einer mediterranen, lichten Leichtigkeit gewichen, die noch unterstützt wird von großen Fenstern und Skylights in Rumpf und Kajütaufbau sowie zahlreichen LED-Spots und indirekten LED-Lichtquellen. Die blauschwarzen Polster-



1. Mediterrane Leichtigkeit – Tafelung in europäischer Eiche, helle Polstermöbel und dazu große Fenster und Skylights
2. Die große Achterkabine – hier in Mahagoni – mit Inselbett und ausladender Sitzecke, hat auch von der neuen Rumpfform profitiert
3. Traditionelle Vorderkabine für zwei Personen in Mahagoni mit viel Stauraum in Schränken, Fächern und Ablagen
4. Vor dem Salon ist auch noch Platz für eine Doppelstockkabine – hier in europäischer Eiche – mit Zugang zu dem großen Bad



1. Bestens gerüstet – im von drei Seiten aus zugänglichen Motorraum sind alle Aggregate für Wartungs- und Reparaturarbeiten gut zu erreichen
2. Praxisnah – die Navigation mit Kartentisch liegt nah am Niedergang für den direkten Kontakt zum Rudergänger
3. Zum Wohlfühlen – das Bad mit großem, separatem Duschaum hinter der Achterkabine
4. Ideal – die L-Galley mit reichlich Arbeitsflächen und Stauräumen sowie Mikrowelle und Kühlschrank



1. Zentral – alle Schalter, Bedienköpfe und Fahrhebel für Motorfahrt sind übersichtlich und gut erreichbar angeordnet
2. Alle Manöver lassen sich sicher vom Mittelcockpit aus ausführen. Auf dem Steuerbordsüß ein Staufach für Fallen und Leinen
3. Bewährt – die Stufe zum sicheren Eintritt in das Cockpit mit Motorsockel für die E-Winch der Fockschot
4. Perfekt einsehbar – die Segelinstrumente und der Kompass über dem Niedergangsschott in der Blickrichtung des Steuermanns in die Segel

möbel bestehend aus einem L-Sofa um den großen Klappstisch herum an Backbord und den zwei einladenden Sesseln gegenüber sowie die Navigation dahinter bilden einen wohltuenden Kontrast zu dem blaugrauen Teppichboden. Wie mir Magnus Rassy bestätigte, kommt diese Einrichtungsvariante insbesondere bei jüngeren Leuten sehr gut an. Insgesamt bietet die Werft heute rund 50 Varianten an für die individuelle Zusammenstellung der Einrichtung, auch das ein Novum. Das reicht von der Kabinenaufteilung über die Material- und Farbauswahl bei Sofas, Kojen und Teppichen bis hin zur audio-visuellen Aus-

gestaltung mit Lautsprechern im Cockpit und hochfahrbarem Fernseher im Salon. Langlebigkeit bleibt dabei allerdings Trumpf. So bestehen die Polster aus mehreren miteinander verklebten Schaumschichten und sorgen überdies für einen angenehmen Sitzkomfort. Auch bei der Sicherheit unter Deck wurden keine Abstriche gemacht. Handläufe im Gangbereich sind bei HR Standard ebenso wie Griff-freundliche Schlingerleisten um Arbeitsflächen und Handgriffe im breiten Übergang von der Pantry zum Salonbereich. Traditionsbewusst und zugleich pragmatisch zeigt sich die in Ellös auf der westschwedischen Insel Orust

beheimatete Werft bei der weißen, von schmalen Holzstreifen, in diesem Fall Eiche, unterbrochenen Deckenverkleidung. Die herausnehmbaren Paneele erleichtern zudem den Zugang zu der dahinter verborgenen Technik. Der gleiche, aus langer Erfahrung erwachsene Pragmatismus findet sich auch bei der in der Navigation ausklappbaren und mit höchster Präzision ausgeführten E-Schalttafel und dem geräumigen, für Wartungsarbeiten von drei Seiten aus zugänglichen Maschinenraum. Für den Einbau des Motors und der damit verbundenen Schaltungen haben sich HR und Volvo Penta auf das Prinzip der »Cer-

tified Installation« geeinigt. VP prüft und bestätigt den fachgerechten Einbau mit einem Prüfsiegel und übernimmt damit auch die Verantwortung. Auch wenn die Ausführung mit der Zweibett-Achterkabine als Standard bezeichnet wird, so scheint die von uns gesegelte Version mit dem riesigen Inselbett und dem großzügig bemessenen Stauraum darunter sich auch großer Beliebtheit zu erfreuen. Auch sie hat dank der größeren Rumpfbreite deutlich an Kopffreiheit über dem Bett und für das Halbrundsofa an BB an Platz gewonnen. Der Zuwachs gilt ebenso für das Bad mit großzügiger separater Dusche und die L-Pantry im Durchgang zur Achterkabine, wo nun auch ein optionaler Geschirrspüler Platz findet. Vor dem Salon gibt es zwei Kabinen, ganz vorn die übliche mit Doppelbett und an Steuerbord gegenüber vom separaten Bad eine Doppelstockkoje, die

jedoch auf Wunsch auch in eine kleine Kabine oder zusätzliche Stauräume verwandelt werden kann. Bei unserem Segelausflug in die Schären vor Ellös bei Sonne, blauem Himmel und weißen Wolken mussten wir uns mit leichtem, unbeständigem Wind von 9 bis 7 kn und später weiter abnehmend bescheiden. Unsere Maximalspeed lag bei 7,6 kn 30 bis 38 Grad am Wind, im Mittel segelten wir mit 3 bis 6 kn, teilweise mit Genua, später auch mit Code Zero. Die Yacht ließ sich leicht und präzise mit Kardangelenkteuerung der zwei Ruderblätter steuern und gut auf Kurs halten. Obwohl Hallberg-Rassy an der traditionellen Fertigung festhält – auf die Rumpfschale mit Schotten und Bodenversteifungen wird das Deck laminiert; danach werden die Einbaumodule durch die Niedergangsöffnung nach innen

verbracht und eingebaut – konnte die Produktivität erheblich gesteigert werden. Der Preis der HR 44 liegt nur 15.000 Euro über dem aller früheren 43er Modelle. Fazit: Mit der HR 44 ist Konstrukteur und Werft die Verschmelzung einer vollkommen neuen, modernste Entwicklungen aufnehmenden Konstruktion mit der Beibehaltung bewährter, den Namen Hallberg-Rassy repräsentierenden Verfahren und Werte perfekt gelungen. Ende August wurde auf der Inwater Boatshow in Ellös die HR 340 mit Achtercockpit nach dem neuen Konzept vorgestellt. Die Modernisierung der Hallberg-Rassy Flotte schreitet zügig voran.

Text: Jochen Halbe

TECHNISCHE DATEN

Länge ü. A.: 14,45 m
Länge Rumpf: 13,68 m
LWL: 12,88 m
Breite: 4,20 m
Tiefgang: 2,10 m
Verdrängung: 13,3 t
Masthöhe ü. W.: 21,6 m
Segel: Elvström Sails, Dänemark
Rolgroß: 58,6 m²
Genua 110%: 51 m²
Code Zero: nn m²
Selbstwendefock: 22 m²
Mast/Baum: Seldén, Aluminium
Motor: Volvo Penta D2-75, 75 HP/55 kW
Antrieb: Welle, Gori Dreiblatt-Faltpropeller
Frischwasser: 650 l
Treibstoff: 365 l

CE Zertifikat: Kategorie A
Konstruktion: German Frers, Naval Architecture & Engineering
Preis: 567.250,00 € inkl. 19 % MwSt (Standard Ausführung)
 ca. 670.000,00 € inkl. 19 % MwSt (gesegelte Ausführung)
Baujahr: 2017

WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN

Hallberg-Rassy, www.hallberg-rassy.com

Hallberg-Rassy Deutschland, info@hallberg-rassy.de

