



Erste Hallberg-Rassy 50 getestet von Magnus Rassy

Es ist Dezember 2020 und die erste Hallberg-Rassy 50 "Rassker 50" ist gerade zu Wasser gelassen worden. Im Herbst diesen Jahres habe ich verschiedene internationale Journalisten eingeladen, die neue Yacht im Dezember auf der Werft in Ellös zu testen. Sie alle ergriffen die Gelegenheit, das neueste Modell zu segeln. So viele folgten der Einladung, dass alle Dezembertermine besetzt waren, sogar die Tage zwischen Weihnachten und Neujahr. Leider haben aufgrund der aktuellen Covid-Restriktionen viele ihre Reisepläne abgesagt.

Unerwartete Situation

Was macht man also? Wir sitzen mit einem gut vorbereiteten, neuen Modell da und haben keine Journalisten, die der Welt erzählen, wie fantastisch diese neue Yacht ist. Aber es gibt eine Person, die sie testen kann, tatsächlich hat sie das schon getan, und das bin ich. Also werde ich hier meine Eindrücke über die neue Hallberg-Rassy 50 schildern.

Carbon-Rollmast

Tatsächlich ist das neue Modell nicht die einzige große Neuigkeit. Wir haben auch einen großen Sprung nach Vorne in Sachen mühelosem Segeln gemacht; dies ist der erste Carbon-Rollmast von Seldén Mast. Wir haben eng mit Seldén in Schweden und Segelmacher Elvstrøm Sails in Dänemark zusammengearbeitet, um etwas zu schaffen, das man am besten als "Wow"-Effekt beim Fahrtsegeln beschreiben kann. Nicht nur der Mast, sondern auch die Salinge und der Baum sind aus Carbon. Ich werde noch

darauf zurückkommen, was das für die reine Freude am Segeln bedeutet.

Modernes, aber klassisches Design

Im Hafen strahlt die Yacht Persönlichkeit und einen eigenen Pöndus aus, den man bei keinem anderen Hersteller findet. Es klingt wie ein Widerspruch, aber diese Yacht ist modern und klassisch zugleich. Ist das möglich? Der aufrechte Steven und das Achterschiff mit der bis zum Heck geführten, fortlaufenden Breite, das integrierte Bugspriet, die Doppelrudernanlage und die doppelten Steueräder sprechen für ein modernes Design. Aber die schöne Linienführung mit ausgeprägtem Decksprung, dem blauen Streifen um den Rumpf und das Cockpit, die typische Windschutzscheibe, die Teak-Fußreling und das Teakdeck, in Kombination mit den magischen Proportionen in den Frers-Linien, vermitteln gleichzeitig einen klassischen Eindruck. Also ja, es ist möglich, Modernes und Klassisches im selben Objekt zu kombinieren.

Das Verlassen des Hafens ist mit den Bug- und Heckstrahlern ein Kinderspiel; die Lithium-Batterien geben vollen Schub, egal wie der Ladezustand ist. Der Motor ist beeindruckend leise. Der Stauraum an Deck für Fender und Festmacherleinen ist riesig.

Effiziente Segel

Die Segel sind Elvstrøm Epex FatFurl mit Pentex-Fasern und doppeltem schwarzem Taffeta, was sehr steife, deh-



nungsarme Segel mit einer guten Lebensdauer ergibt. Das Großsegel hat ein beeindruckendes Kopfbrett und eine großzügige Achterlieksrundung, wodurch ein kraftvolles Segel mit Proportionen entsteht. Dies ist nur mit einem großen Carbonalgen auf der Rückseite des Mastkopfes möglich, um genügend Platz zwischen dem Achterliek und dem Achterstag zu schaffen. Das bringt die Leistung des In-Mast-Rollens viele Schritte nach Vorne.

Das erste FatFurl-Großsegel mit Kopfbrett und großer Achterlieksrundung haben wir 2012 auf der ersten Hallberg-Rassy 412 eingesetzt. Dies geschah auch durch die enge Zusammenarbeit mit Søren Hansen von Elvstrøm Sails. Der Name FatFurl war eine Idee, die ich hatte. Seit einigen Jahren hatten wir uns mit Jesper Bank zusammengesetzt und sind die anspruchsvollste Regatta auf diesem Gebiet, "Tjörn Runt", mehrmals gemeinsam gesegelt. Das sorgte für Aufsehen, vor allem als wir mit einer Hallberg-Rassy 412 mit Rollmast und dem ersten FatFurl auf "Tjörn Runt" teilnahmen. Die Konkurrenz in unserer Klasse waren leichtere regattaorientierte Yachten, aber die Hallberg-Rassy 412 mit FatFurl-Großsegel ging als erste Yacht ihrer Klasse über die Ziellinie und gewann die Klasse nach korrigierter Zeit mit noch größerem Vorsprung. Das war das erste Mal, dass ein Boot mit Rollmast eine bedeutende Regatta gewann. Die neuen Segel auf der Hallberg-Rassy 50 sind weitere klare Schritte nach Vorne und erreichen ein Niveau, das niemand bei Rollsegeln für möglich gehalten hat.

Segeln

Die Segelfläche wird von der Steuersäule aus per Knopfdruck gesteuert. Schon beim ersten Ausrollen der Segel ist klar: Wow! Dieses Boot ist sehr steif. Sie trägt ihre Segelfläche sehr gut. Jede Zunahme des Windes setzt es in Bootsgeschwindigkeit um, nicht erst in Krängung und dann in Bootsgeschwindigkeit. Das Boot ist gut ausbalanciert und kontrollierbar.



Die Bootsgeschwindigkeit auf dem Instrument ist erstaunlich. 8,1 Knoten bei 90 Grad zum Wind, bei nur 8 Knoten wahrem Wind. Ist das Instrument wirklich richtig eingestellt? Wir überprüfen die Kalibrierung, fahren verschiedene Richtungen und vergleichen die Geschwindigkeit über Grund und die Geschwindigkeit durch das Wasser. Ja, es ist wirklich so schnell!

Es ist eine Kombination aus einem gut durchdachten Boot, mit den neuesten Erkenntnissen in Bezug auf Rumpfdesign, Ruderform und -position, Kielform, Segelplan, Mastposition, Rigg- und Segeltrimm. Diese moderne Rumpfform ist bei Krängung viel symmetrischer als eine traditionelle Rumpfform mit schmalere Heckspiegel. Das Boot ist von Anfang an darauf ausgelegt, sein Gewicht zu tragen. Als robuste Fahrtenyacht fährt sie mit Leichtigkeit, selbst mit dieser Verdrängung. Sie fühlt sich nicht überladen an, wie es bei Yachten der Fall ist, die für eine idealisierte geringe Verdrängung entworfen wurden, die in der Realität nicht erreicht werden kann.

Wir fahren bei kabbeliger See am Wind und als wir uns von der Küste entfernen nimmt der Wind noch zu. Es ist erstaunlich, wie weich sie sich in die Wellen bewegt. Die Rumpfform ist in den Bereichen hinter dem Kiel, wo man nicht auf die Wellen trifft, eher flach. Aber vor dem Kiel ist der Rumpf abgerundet, fast eiförmig, wo er auf die Wellen trifft, was beim Segeln ein gleichmäßiges, weiches Einsetzen ermöglicht, unabhängig vom Krängungswinkel. Manchmal hört man, dass eine moderne Rumpfform weniger seetüchtig sei als ein älteres Design, aber das kann niemand behaupten, der die neueste Generation der Hallberg-Rassy-Yachten ausprobiert hat. Diese Yacht segelt weicher und besser als alles andere zuvor. Und sie tut es mit Leichtigkeit.

Es ist ziemlich kalt und der Himmel ist dunkel an diesem



Dezembertag. Der Wind lässt die Temperatur noch kälter erscheinen, als sie tatsächlich ist. Es ist schön, hinter der Windschutzscheibe aus gehärtetem Glas und der darüber liegenden Sprayhood einen guten Schutz zu haben.

Weniger Topgewicht

Der Carbonmast ist steifer und hat weniger Topgewicht, was zu einer spürbaren Verringerung des Nickens oder Rollens und weniger Pumpen als bei einem traditionellen Aluminiumprofil bei rauem Seegang führt. In Kombination mit einer geringeren Krängung und einem leichter zu steuernden Boot bedeutet dies, dass das Leben an Bord bei schwerem Wetter - oder bei jedem Wetter - einfach entspannter ist. Die meisten Leute würden denken, dass ein Carbonmast etwas für Regatta-Freaks ist, aber dies zeigt, dass ein Carbonmast für einen anspruchsvollen Fahrtensegler sogar noch nützlicher sein kann.

Einfaches Reffen

Wir segeln gegen den Wind und der Wind frischt auf über 20 Knoten wahren Wind auf. Das Steuern ist immer noch einfach und die Yacht lässt sich immer noch leicht kontrollieren, aber die Ruderanzeigen sagen uns, dass wir nicht mehr effizient segeln und es Zeit ist, zu reffen. Der Reff Vorgang lässt sich von der Backbord Steuersäule aus leicht bewerkstelligen. Der Ausholer für das Großsegel wird entspannt, der elektrische Motor rollt das Segel in die gewünschte Position. Der elektrohydraulische Ausholer lässt sich auch unter Vollast verstellen und das Segel wird getrimmt. Die Vorsegelschot wird gefiert und der Holepunkt wird mit einer Trimmleine vom Cockpit aus nach Vorne getrimmt. Die unter Deck verbaute elektrische Vorsegelrolanlage wird etwas eingerollt und dann mit der elektrischen 70er Genua Winsch wieder dichtgeholt. Auch die Fallspannung für das Vorsegel und das Großsegel werden elektrohydraulisch vom Cockpit aus gesteuert. Das gleiche gilt für die Achterstagspanner und den Baumniederholer. Wenn

es so einfach zu reffen ist, reffen Sie immer zum richtigen Zeitpunkt. Als wir wieder zurück in die wunderschönen westschwedischen Schären segeln, reffen wir wieder aus und erreichen mühelos 12,5 Knoten.

Doppelte Steuerräder

Zwillingsräder haben viele Vorteile: Man kann sich leicht im Cockpit bewegen, vom hinteren Teil des Rades zum vorderen Teil oder umgekehrt. Man kommt weiter an die Seite der Yacht, so dass man beim Manövrieren im Hafen eine bessere Sicht hat und auch die Trimmfäden des Vorsegels sehen kann. Und es ist auch mehr Platz für Bildschirme und Knöpfe.

Ankern

Es ist die dunkelste Zeit des Jahres, so dass es schon kurz nach 3 Uhr nachmittags dunkel wird. Wir finden ein schönes, geschütztes Plätzchen, um den Edelstahl-Ultra-Anker zu fieren. Alles wird von der Steuersäule an Steuerbord erledigt. Es ist nicht nötig, auf das Vordeck zu gehen. Der Kettenzähler zeigt an, wie viele Meter Kette wir draußen haben. Die Bedientasten sind mit einem Dimmer hinterleuchtet, und auf den Tasten befindet sich ein Text, der die Funktion beschreibt. Zusätzlich gibt es eine nützliche LED-Leuchte für die Cockpitboden.

Neue Kuchenbude

Eine neue "Light-Version" der Kuchenbude ist jetzt verfügbar. Die Sprayhood ist etwas länger als üblich und ist am hinteren Seitenende aufrechter. Dadurch braucht die Kuchenbude keine Stangen und man kann sie einfach mit einem Reißverschluss am hinteren Ende der Sprayhood befestigen und von dort zu den Steuersäulen spannen. Auf diese Weise ist es einfach, einen zusätzlichen Raum im Cockpit zu schaffen, der trocken und warm ist. Es gibt einen großen und stabilen Cockpittisch aus Hochglanz lackiertem Teakholz, mit einer Stange darunter für eine gute Fußabstützung. Vor dem Tisch befindet sich eine zusätzliche ausziehbare Stange, die eine gute Fußabstützung im vorderen Teil des Cockpits ermöglicht. Das Absenken des Steckschottes ist einfach, indem man es nach unten drückt. Es wird von Gasfedern gestützt. Es müssen also keine Steckschotten irgendwo verstaut werden.

Einladendes Interieur

Das Betreten des Salons ist ein warmes, einladendes Erlebnis. Mit einem einzigen Tastendruck beleuchten Sie fast die gesamte Yacht. Wenn Sie stehen, sehen Sie durch die großen, klaren Seitenfenster aus gehärtetem Glas hinaus. Jetzt ist es dunkel, aber tagsüber gibt es reichlich natürliches Licht in drei Höhen: Decksluken, Salonfenster und Rumpffenster, die sich auf Augenhöhe befinden, wenn man im Salon sitzt. Es gibt auch reichlich Belüftung, zusätzlich zu den zu öffnenden Decksluken sind zwei der vorderen Fenster im Kajütdach des Salons zu öffnen, ideal für die Luftzirkulation vor Anker, aber nicht für einen kalten Dezembertag. Das Interieur ist in heller europäischer Eiche mit horizontaler Maserung ausgeführt. Wenn ich mit den Fingerspitzen über den Lack streiche, entsteht ein weiterer "Wow"-Effekt. Die Sessel und das Sofa sind mit grauem Alcantara bezogen, weich und angenehm anzufassen und die Farben passen gut zueinander.

Ich nehme in einem der Sessel Platz und lege meine Füße auf den mittleren Sitz. Es ist so entspannend! Im Salon gibt es einen versenkbaren 50-Zoll-Smart-TV. Wenn man ihn nicht braucht, verschwindet er mit einem Knopfdruck. Aber wenn Sie ihn brauchen, ist er wirklich groß! Der



robuste Salontisch hat ein Flaschenfach in der Mitte. Wenn Sie den Deckel umdrehen, ist die Rückseite mit hitzebeständigem Kork bedeckt. Früher gab es recht hohe Schotten zwischen dem Salon und der Kombüse sowie zwischen dem Salon und dem Kartentisch. Sie waren für die Torsionssteifigkeit des Bootes notwendig. Heute ist die Rumpfv versteifung, die sich früher nur unter der Sohlebene befand, bis zum Deck hochgezogen. Das und zusätzliche Längstringer versteifen die Yacht so sehr, dass die Halbschotten aus statischen Gründen nicht mehr benötigt werden. Das öffnet das Interieur und lässt den geräumigen Rumpf noch größer wirken. Der Mast und das Hauptschott liegen weit achtern und der Salon ist dementsprechend sehr breit. Das in Kombination mit der hellen horizontalen Holzmaserung, allen Fenstern und den weiß lackierten Holzpaneelen um die Rumpffenster sorgt für ein tolles Raumgefühl.

Seegängige Pantry und ein ebener Boden

Der Fußboden befindet sich im gesamten Boot auf einer Ebene. Das macht es einfach, sich zu bewegen, egal ob vor Anker oder unter Segeln. Die Kombüse ist groß und seetüchtig mit großen Corian-Arbeitsflächen. Sie ist sowohl ein Teil des Salons, als auch gleichzeitig vom Salon getrennt. Es gibt einen großen Miele-Induktionsherd mit eingebautem Kombi-Ofen und Mikrowelle. Über dem Herd befindet sich ein Kohle-Umluft Filter. Es gibt vier Kühlschränke, von denen zwei sowohl als Gefrierschrank oder als Kühlbox genutzt werden können. Der eingebaute Geschirrspüler ist unsichtbar integriert.

Großzügige Achterkabine

Die Achterkabine ist breit und großzügig. Das ist ein

Komfort, der eines Königs würdig ist. An der Schottwand zum Maschinenraum befindet sich ein 42 Zoll großer, superdünner Fernseher. Unter einem der Achterkabine-sitze befindet sich ein Mini-Safe mit Codeschloss. Auf der Steuerbordseite befindet sich ein Sitz mit Arbeitstisch, oder Schminktisch, wofür auch immer Sie ihn nutzen möchten. In der Achterkabine gibt es ein Fenster, das fließend vom Achterkabinendach über die Aufbauseite bis hinunter zum Achterdeck reicht. Das gibt zusätzliches Licht, Belüftung und ein einzigartiges Design für die Hallberg-Rassy 50. Vom Mittelbett der Achterkabine können Sie sogar die Sterne beobachten!

Der Toilettenraum achtern ist groß mit vielen Schränken und einer separaten Dusche mit Acrylglastüren. Im Maschinenraum von der Nasszelle aus erreichbar, befindet sich eine kombinierte Wasch-Trocknermaschine. Das sorgt für einen leisen Betrieb, und falls nötig, kann das Gerät auf die gleiche Weise aus der Yacht genommen werden, wie die Hauptmaschine und der Generator; durch den verschraubten Cockpitboden.

Begehrter Maschinenraum

Der Motorraum ist begehrter und mit Aluminiumtrittblechen ausgelegt. Die effiziente Schalldämmung an den Wänden ist durch Metallplatten geschützt. Die Form des Maschinenraums ist im Vergleich zu älteren Konstruktionen schmaler und länger. Das ermöglicht die große Kombüse mit dem großen Miele-Induktionsherd, auch weil der 110 PS Yanmar-Common-Rail-Dieselmotor schmaler ist, als andere vergleichbare Motoren. Für den Ölwechsel gibt es eine fest montierte Pumpe. Es gibt zwei umschaltbare

Kraftstofffilter für den Hauptmotor. Es ist möglich, von Filter 1 zu Filter 2 zu wechseln, indem ein Ventil eingestellt wird, auch wenn der Motor läuft. Es gibt eine manuelle Pumpe, die an den tiefsten Punkt des untersten der drei Dieseltanks angeschlossen ist, so dass eventuelles Wasser oder Sedimente aus den Tanks herausgepumpt werden können, da diese immer schwerer sind, als der Dieseldieselkraftstoff. Wenn Sie also pumpen, bis Sie klaren Diesel erhalten, wissen Sie, dass der ganze Tank in Ordnung ist.

Schnelle Batterieladung

Der Generator ist ein 15-kW-Gerät mit Schallschutz. Die Batterien sind Lithium-Ionen, mit riesiger Kapazität. Im vorderen Bereich befinden sich sieben große Batterien für den Service und die großen Verbraucher, wie den elektrischen Rollmast, Ausholer, Ankerwinde und Bugstrahlruder. Achtern befinden sich zwei weitere große Lithium-Batterien, für das Heckstrahlruder und die elektrischen Winschen. Mit 300 A 24 V kann der Generator die Servicebatterien in etwa dreieinhalb Stunden von leer auf voll laden. Das ist extrem schnell und wäre mit herkömmlichen Bleibatterien niemals möglich gewesen. Und in der Realität geht man nicht von voll zu leer zu voll, so dass die Ladezeiten in der Realität noch kürzer sind. Für einen Normalbenutzer reicht es, den Generator 20 Minuten pro Tag laufen zu lassen, um die Batterien in Stand zu halten.

Vordere Nasszelle

Weiter vorne im Innenraum befindet sich noch eine Nasszelle, ebenfalls mit separater Dusche und Acrylglastüren, elektrischem Handtuchheizkörper und elektrischer Tecma-Toilette mit sanft schließendem Deckel. Die Steuerung des Wassermachers befindet sich hinter einer Tür in der Dusche. Der Wassermacher hat eine enorme Kapazität von 235 Litern pro Stunde, so dass Sie das Gerät nicht besonders lange laufen lassen müssen, um mehr Frischwasser zu bekommen, als Sie brauchen. Das ist ein Gefühl von Freiheit.

Noch eine Eignerkabine?

Die Steuerbordkabine ist großzügig, aber die vordere Kabine ist einfach fantastisch! Man kann gut und gerne behaupten, dass sie den Standard einer weiteren Eignerkabine hat. Es gibt zwei Decksluken mit Klarglas und zwei Rumpffenster. Da die Kabinen weiter achtern liegen, als es bisher bei dieser Bootsgröße der Fall war, sind die Kabinen breit und luftig und bieten viel Stauraum.

Sauberes und aufgeräumtes Deck

An Deck ist diese Yacht sauber und aufgeräumt. Die oberen Wanten sind an Püttingen in der Nähe der Fußreling angeschlagen und die unteren Wanten sind in der Nähe des Aufbaus fixiert, so dass ein breiter Abstand und ein einfacher Durchgang für das Laufdeck entsteht. Mit dieser Anordnung lässt sich das Vorsegel leichter und effizienter schoten und durch die breiten Salinge steht der Mast stabiler. Der vordere Decksbereich ist groß und eben. Der Decksstauraum vor der Vorschiffskabine und hinter dem Kettenkasten ist einfach riesig. Zusätzlich gibt es Decksstauraum oberhalb des Kettenkastens, in der Cockpitbackskiste und zwei recht große Stauräume im Achterdeck. Die Luken, die Ankerwinde und die Vorsegelrollanlage sind alle bündig montiert. Es werden keine Fallen und Leinen vom Mast zum Cockpit benötigt.

Badeplattform

Die Badeplattform ist groß und breit, und wenn sie hochgeklappt ist, befindet sich am oberen Ende eine Teakholz-



stufe, die als Trittstufe für den Steg genutzt werden kann. Die Plattform ist dadurch auch leichter, was die manuelle Bedienung mit Hilfe von Gasfedern einfach macht. Außerdem ist sie optisch gelungen verbessert das Aussehen des breiten Heckspiegels.

Fazit

Obwohl die Vorgänger die Messlatte hochgelegt haben, hat das Segeln und der Aufenthalt auf dieser beeindruckenden neuen Konstruktion bewiesen, dass sie diese hohen Erwartungen in jeder Hinsicht übertrifft: einfache Handhabung, Kontrolle, Leistung, das sichere und komfortable Gefühl, der großzügige Innenraum, das Stauraumangebot und das aufregende Außendesign.

Hinweis: Viele der genannten Ausstattungen sind optional

Magnus Rassy

