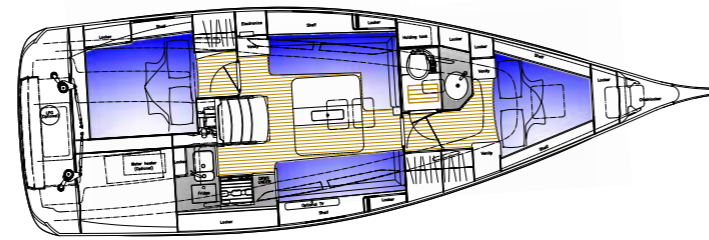


AN BORD HALLBERG-RASSY 340

# SEGEL- SPASS BEI SÄUSELWIND



Vor zwei Jahren startete Werftchef Magnus Rassy zusammen mit German Frers, dem langjährigen Chefkonstrukteur von Hallberg-Rassy, mit der Hallberg-Rassy 44 eine tiefgreifende Erneuerung der gesamten Angebotspalette. Mit der Hallberg-Rassy 340 setzt die Werft den erfolgreichen Erneuerungsprozess fort.



Die für Hallberg-Rassy radikal neue Linie kam an. Die 44-Füßer (s. SKIPPERBootshandel 9/2017) entwickelte sich auf Anhieb zum Verkaufshit und auch die anlässlich der »Offenen Werft« im August 2017 vorgestellte 340 wurde positiv aufgenommen. Von der völlig neu entwickelten Hallberg-Rassy 57, deren Pläne auf der »boot« im Januar dieses Jahres veröffentlicht wurden, sind schon vier bestellte Einheiten im Bau. Die erste 57 wird auf der »Offenen Werft« in diesem August zu sehen sein.

Da nimmt es nicht wunder, dass der Werftchef von einer ausgesprochen positiven Entwicklung sprechen kann: »Von 2017 auf 2018 haben wir eine Zunahme von 32 Prozent. Das hatten wir noch nie.« Die Orders für die Yachten der neuen Linien stammen dabei aus allen alten Kundenländern, auch aus Übersee und Asien. Dabei verteilt sich der Anteil recht gleichmäßig, keine Nation hat mehr als 8 Prozent. Neu- und Wiederholungskunden halten sich in etwa die Waage. »Außerdem«, so Magnus Rassy, »beobachten wir, dass glücklicherweise das Durchschnittsalter beständig sinkt.«

Da kommt die 340 gerade richtig. Bei gleicher Gesamtlänge wie das Vorgängermodell 342 wurde das Cockpit 42 cm länger. Der Zuwachs war nur dadurch möglich, dass die Kennzeichen der neuen Linie konsequent beibehalten wurden. Die dank des nahezu vertikalen Stevens und Spiegels rund einen Meter längere Wasserlinie schafft einfach mehr Raum in der Länge. Aber auch in der Breite wuchs der Platz an wie unter Deck dank des sehr breiten Hecks mit den kaum wahrnehmbaren, gerundeten Kimmkanten. Natürlich wurden auch die wegen der großen Breite nötigen zwei Ruderblätter übernommen, ebenso wie das vorn rundere und zur Mitte hin flacher werdende Unterwasserschiff zum weichen Einsetzen in der Welle. Zum Steuern stehen zur Auswahl eine standardmäßige Pinnen-

steuerung oder erstmalig in dieser Größe zwei Steuerräder nebst den zugehörigen Konsolen wie auf der gesegelten »Rassker«. Mit der Pinnensteuerung gibt es im Cockpit vor allem vor Anker oder im Hafen mehr Platz zum Sitzen. Der Nachteil – beim Segeln rücken die Mitsegler dem Skipper enger auf die Pelle. Die doppelten Steuerstände hingegen trennen Skipper und Crew klar voneinander, was vor allem bei Segelmanövern von Vorteil ist. Außerdem wird der Durchgang vom Cockpit zum Spiegel mit der optionalen, abklappbaren Badeplattform, die das Cockpit nach achtern abschließt, erleichtert. Zusätzlich hat das Steuermannscockpit durch einen kleinen Trick deutlich an Platz gewonnen. Die Konsolen stehen nicht wie sonst üblich am Ende der Duchten. Sie sind stattdessen auf das Duchtende, von unten durchgebolzt, montiert.

Breite Laufdecks sind bei Hallberg-Rassy Standard, doch bei den kleineren Yachten wird der freie Durchgang im Bereich der Wanten in der Regel etwas eingeschränkt. Diesem auch von anderen Yachten her bekannten Manko hat die Werft jetzt dadurch abgeholfen, dass die Unterwanten nach innen an den Kajütaufbau versetzt wurden. Manch einer mag sich nun im Salon unter Deck an den sichtbaren Stagen reiben in der Tat wirken sie hier unten jedoch weniger störend als an Deck. Neu ist auch der Verzicht auf eine extra Garage für das Schiebeluk. Möglich wurde das durch den neuen, nicht mehr eckigen, sondern außen insgesamt runden und dadurch harmonischer wirkenden Kajütaufbau. Die durch die Wölbung in der Mitte gewonnene Höhe gibt den nötigen Platz, um das Schiebeluk zwischen das Kajütdach und die innere Deckenschale zu schieben. Die Flächen neben dem Niedergang werden wie üblich als gut durch Teakleisten gesicherte Ablagen für Kleinkram genutzt. Die große bis um den Niedergang herumreichende Windschutzscheibe mit dem nach oben aufklappbaren Mittelteil ist Standard, ebenso wie die an Back-

bord und Steuerbord aufgesetzten langen Handgriffe. Die geben beim Gang auf den in diesem Bereich schmaler werdenden Seitendecks echte Sicherheit im Gegensatz zu den bis vor den Mast reichenden hölzernen »Handläufen« auf dem Kajütdach. Die sind eher als Fußstützen sinnvoll, wenn man zum Auftuchen des Großsegels das Kajütdach betreten muss. Um sie beim gehen auf dem Seitendeck mit den Händen zu erreichen muss man sich schon tief bücken. Da ist der Griff zur höheren Reling schon wesentlich sicherer weil die besser zu erreichen ist. Aber das ist ein Punkt, der gilt für die meisten Yachten.

Unter Deck bietet die 340 Schlafplätze für sechs Personen, je zwei in der vorderen und der achteren Doppelbettkabine und zwei Einzelbetten auf den breiten Polsterbänken im Salon. Wie schon bei der 44 steht auch auf der 340 der Mast weiter hinten und mit ihm unter Deck das die Vorderkabine abschließende Querschott. Das wiederum hat zur Folge, dass der Salon ebenfalls weiter nach achtern wandert und damit mehr an Breite gewinnt. So wirkt er insgesamt für die Größe dieser Yacht sehr großzügig, wozu auch das viele Tageslicht beiträgt, das durch zwei Rumpffenster, die großen Doppelfenster im Kajütaufbau und das große Doppelskylight einfällt. Abends schaffen diverse Deckenspots und indirekte Beleuchtung durch verdeckte LED-Leisten Licht in verschiedenen Abstufungen. Die Standardeinrichtung in Kaya Mahagoni ist klassisch. Eine andere Holzartwahl ist in der Serie wegen der erheblichen Mehrkosten nicht möglich. Gegenüber vom langen steuerbordseitigen Polstersofa zieht sich ein L-Sofa um den Klappentisch mit dem abdeckbaren Flaschenfach in der Mitte herum. Auf die früher üblichen Schlingerleisten der Tischplatte wurde bewusst verzichtet. »Richtig festhalten konnte man sich da nicht und das Hin- und Herrutschen von Geschirr und Gläsern haben die auch nicht verhindert«, begründet Magnus Rassy den

Verzicht. »Stattdessen gibt es beidseitig rutschfeste Untersätze. Da bleibt alles an seinem Platz.«

Die aus einem Schaumstoffsandwich bestehenden Polster (10 cm hart, darauf 2 cm weich) sind nicht nur durabel sondern auch komfortabel, sowohl beim Sitzen als auch beim Liegen. Werden die Lehnen hochgeklappt entstehen breite Liegeflächen. Auf der »Rassker« schränkt sie an Steuerbord allerdings ein in dem Staufach hinter der Lehne verborgener, hochfahrbarer Fernseher ein. Die Lautsprecher

im Salon sind so eingebaut dass sie fast gar nicht auffallen. Und auch die mit weißer Holzplattung ausgekleideten Rumpfaußenwände im Salon sind eine unauffällige Selbstverständlichkeit ebenso wie die Auskleidung mit Kaya Mahagoni in den Kabinen und mit schmalen hellen Holzlatten in den Schränken und Fächern. Die L-Pantry steuerbordseitig neben dem Niedergang öffnet sich nach vorn zum Salon. So hat der Smut mehr Kopffreiheit und ist zu drei Seiten geschützt. Außerdem können die Kochdünste durch das Klappfenster über dem kardanisch auf-

gehängten Herd entweichen. Die Borde über dem Herd sind zur Sicherheit mit Schiebetüren versehen und versetzbare Holzstäbe bewahren Geschirr und Gläser vor dem Herausfallen bei Krängung. Gegenüber an Backbord befinden sich zwischen der Polsterbank und dem Zutritt zu der besonders großen Doppelkabine eine Kommode und darüber die mit einer großen Klappe versehene Bordelektronik. Die Kabine wartet mit einem großzügigen Kleiderschrank und dem über die Mittschiffslinie reichenden Doppelbett auf. Tageslicht erhält sie durch ein Rumpf-

1. Klassischer Bootsbau modern interpretiert – mediterrane Leichtigkeit trotz Kaya-Mahagoni Täfelung und Decke mit Stabdekoratation  
2. Licht und Luft – in der zum Salon hin offenen Pantry am Niedergang mit Corian Oberflächen lässt es sich gut arbeiten  
3. Gut zugänglich – der Dreizylinder Diesel von Volvo Penta kann im Notfall sogar durch den Niedergang ausgebaut werden





1. Spaßfaktor Code Zero – selbst bei schwacher Brise (3,6 m/s) kommt mit fast 6 Knoten Fahrt Freude auf
2. Vor dem Wind – noch segeln wir, aber mit immerhin noch 2,9 Knoten bei 3,4 m/s Wind von achtern
3. Zum Wohlfühlen – das helle Bad mit Klappfenster und Milchglas Skylight zum Entlüften
4. Schlafinsel – unter dem Doppelbett ist viel Stauraum, dazu kommen noch zwei Kommoden und zwei Schränke
5. Großraum – die Achterkabine wartet mit einem überdimensionalem Bett und viel Schrankraum auf

fenster und zwei kleine Klappfenster zum Cockpit. Außerdem gibt es von hier einen Zugang zum geräumigen Motorraum. Der andere erfolgt wie im allgemeinen üblich über den besonders breiten und hochklappbaren Niedergang.

Das Doppelbett der Vorderkabine kann zwar von der Größe her mit dem der Achterkabine nicht mithalten, dafür wartet sie zusätzlich zu dem Kleiderschrank mit einem Schrank speziell für Segelbekleidung sowie reichlich Stauraum in Ablagen, Kommoden mit Aufsatz und einem verschließbaren Fach vorn über dem Bett auf. Außerdem hat sie direkten Zugang zum Bad mit WC und Corian Waschtisch mit Ausziehdusche. Ein Klappfenster im Aufbau und ein Milchglasskylight zum Öffnen sorgen für Licht und Belüftung.

Immer wieder lobenswert die variablen Türen von Vorderkabine und Bad. So kann mit der Tür des Ölzeugschranks die Kabine geschlossen werden, so dass die Mitsiegler an den Schrank und in das durch die Badtür verschließbare Bad gelangen, ohne die Bewohner der Vorderkabine zu stören. Denen steht dagegen die ungestörte Benutzung des Bades offen sobald die Türen zum Salon und zum Schrank geschlossen sind. Tageslicht erhält die Kabine durch ein zentrales, großes Skylight sowie ein Klappfenster über dem Ölzeugschrank.

Bei aller Großzügigkeit kommt die für eine seegehende Yacht, und das ist die 340, unerlässliche Sicherheit im Salon nicht zu kurz. Dafür stehen ein massiver Handlauf unter der Decke, ein Handgriff am Knieschott zwischen Pantry und Pols-

terbank sowie eine lange Leiste an Steuerbord unter den Kajütfenstern. Lamellen an den Seitenfenstern geben tagsüber wie nachts den erwünschten Sichtschutz und alle Skylights sind mit Moskitonetzen und Verdunkelungseinschub versehen. Warum ich mich unter Deck sofort heimelig fühlte, das habe ich mich gefragt. Neben der Großzügigkeit und der fast mediterranen Helligkeit trotz des Mahagoniausbaus ist es das Fehlen jeglicher scharfer Kanten und Ecken, wie es heute so modern ist. Stattdessen ist alles trotz vieler kleiner und größerer Änderungen natürlich gerundet. Hinzu kommt ein weiteres, das ich als Hallberg-Rassys Markenzeichen – abgesehen vom breiten blauen Rumpfstreifen – bezeichnen möchte. Das ist die Salondecke mit ihrer Stabdekoration aus – in diesem Fall –

Kaya Mahagoni. Klassischer und dennoch einfacher geht es kaum. Von dem Trend mancher Werften die Anzahl oder gar die Stärke der für die Handhabung der Segel nötigen Winschen zu reduzieren hält man bei Hallberg-Rassy nichts. Alle Fallen und Leinen laufen vom Mast kommend unter Deck auf die beiden Viererklemmen Batterien auf dem Cockpitsüß im Bereich des Cockpits und die dahinter platzierten optionalen elektrische Fallwischen. Mit der BB-seitigen wird auch die Leine des UD-Furlers von Code Zero oder Gennaker bedient. Die Fockschoten werden generell von der Crew mithilfe der achteren Winschen getrimmt. Der Holeypunkt auf der Fockleitschiene lässt sich leicht mithilfe einer Talje verstellen, deren Ende in einer Klemme außen am Cockpitsüß belegt wird. Wird mit Code Zero oder Gennaker gesegelt, sind ebenfalls beide achteren Winschen im Einsatz. Die mehrfach geschotete Großschot wird über den auf dem Cockpitboden vor den Steuerständen montierten Traveller gefahren, ebenso wie die Travellerleinen. Das kann die Crew oder der Rudergänger machen. Von der Steuerposition hinter den Rädern, sei es bequem im Sitzen

oder nach außen geneigt im Stehen sind die Windfäden in den Vorsegeln gut einzusehen, ebenso wie die Maxi-Windanzeigen über dem Schiebeluk. Für den Blick auf die Raymarine Plotter ist es besser aufzustehen. Dabei bieten deren solide Niro Halterungen einen guten Halt. Ein weiteres Plus sind die beiden lederummantelten Niro Steuerräder. Die liegen gut in der Hand und reagieren dank der zwei Ruderblätter auch unmittelbar auf Kursänderungen. Großsegel und Code Zero lassen sich leicht vom Rudergänger trimmen, auch bei Wenden oder Halsen. Sogar einhand lässt sich die 340 nach Auskunft von Magnus Rassy noch gut beherrschen. Allerdings braucht man dann die Unterstützung des Autopiloten. Auf den konnten wir bei unserem Ausflug in die Schärenwelt vor der Insel Orust verzichten. Bei Wind um maximal 8 Knoten und einmal in einigen plötzlich einfallenden stärkeren Böen ließ sich die »Rassker« unter Groß und Code Zero, der über einen Unterdeck Furler von Seldén gefahren wird, jederzeit gut beherrschen. Das war aber im Grunde keine Überraschung im Gegensatz zu der erreichten

Geschwindigkeit. Die konnte sich tatsächlich mehr als nur sehen lassen. Bei 7,6 bis 7,8 Knoten wahren Wind und 60 bis 70 Grad zum scheinbaren Wind liefen wir mit 5,83 bis 6,16 Knoten durchs Wasser und erreichten über Grund immerhin noch 5,6 bis 5,7 Knoten. Bei auf 6,6 Knoten abnehmendem Wind und 150 Grad langte es immerhin noch für fast 3 Knoten, bis wir schließlich bei weiter nachlassendem Wind die Segel strichen. Als maximale Geschwindigkeit unter Segeln verzeichnete der Plotter 7 Knoten. So macht segeln bei Leichtwind Spaß und der Motor kann länger ausgeschaltet bleiben.

**Fazit:** Mit der Hallberg-Rassy 340 ist der Werft die Fortsetzung der vor zwei Jahren begonnenen grundlegenden Modernisierung ihrer Angebotspalette nach unten hin dank einer modern interpretierten Bootsbautradition vollauf gelungen. Die Yacht zeigte sich bei den leichten, böigen Winden als ausgesprochen schnell und wendig und dürfte sich aufgrund ihrer nachweislich hohen Bauqualität als äußerst seetüchtig erweisen.

Text: Jochen Halbe

## TECHNISCHE DATEN

**Länge ü. A.:** 10,95 m  
**Rumpflänge:** 10,36 m  
**LWL:** 10,10 m  
**Breite:** 3,47 m  
**Tiefgang:** 1,90 m  
**Verdrängung:** 5,98 t  
**Bleikiel/Ballast:** 2,30 t  
**Mast:** Seldén, Aluminium  
**Masthöhe:** 16,42 m  
**V-Baum:** Seldén, Aluminium  
**Furler:** Seldén, UD  
**Fock 109%:** 32,00 m<sup>2</sup>  
**Groß:** 24,50 m<sup>2</sup>  
**Code Zero:** 58,00 m<sup>2</sup>  
**Gennaker:** 104,00 m<sup>2</sup>  
**Winschen:** Lewmar ST  
**Segel:** Elvström HPM, Dänemark  
**Motor:** Volvo Penta D1-30, Dreizylinder, 21 kW/29 PS mit Saildrive  
**Bugstrahlruder:** einziehbar, Marke/PS  
**Frischwasser:** 277 l

**Schmutzwasser:** 85 l  
**Treibstoff:** 188 l  
**Navigation:** Raymarine  
**Windanzeigen:** Raymarine  
**Kompass:** Silva  
**CE Zertifikat:** Kategorie A  
**Konstruktion:** German Frers, Naval Architecture & Engineering

**Preis:** gesegelte Ausführung 295.100,00 € € inkl. MwSt.; Standard 227.900,00 € inkl. MwSt  
**Baujahr:** 2017

## WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN

Hallberg-Rassy, [www.hallberg-rassy.com](http://www.hallberg-rassy.com)

Hallberg-Rassy Deutschland, [info@hallberg-rassy.de](mailto:info@hallberg-rassy.de)

