



Meisterstück der Leichtigkeit

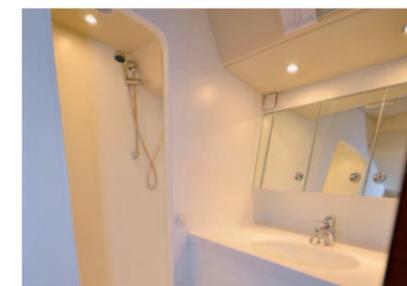
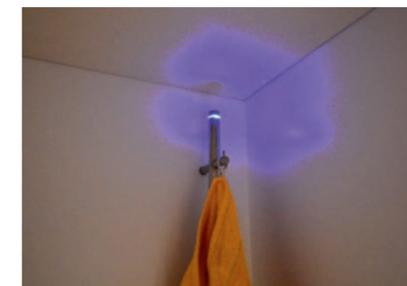
Die Baunummer 1 und praktisch schon perfekt: Hallberg-Rassy kennt keine halben Sachen. Die schwedische Edelmarke ist sich auch bei ihrem neuen Flaggschiff treu geblieben. Entsprechend positiv fiel das Echo auf die ersten Testfahrten mit der «Hallberg-Rassy 64» aus. Und auch die erste Erfolgsmeldung blieb nicht aus: Nominiert für den Titel der «European Yacht of the Year».



TEXT: LORI SCHÜPBACH
FOTOS: RUEDI HILBER

Magnus Rassy holt uns persönlich am Flughafen ab – Bootstests sind bei HR Chefsache. Die Fahrt von Göteborg nach Ellös, dem Sitz von Hallberg-Rassy, dauert eine gute Stunde. Zuerst ist kurz das Wetter ein Thema – bis vor wenigen Tagen war es wunderschön und sommerlich warm – dann dreht sich aber bald einmal alles um die neue HR 64. Es ist unschwer zu spüren: Magnus Rassy ist stolz auf «seine» 64 und freut sich darauf, sie zu präsentieren. Besonders wichtig ist ihm, dass auch eine knapp 20 m lange Yacht einfach zum Segeln ist – der Beweis folgt später eindrücklich. In Ellös angekommen – die letzten Meter fährt man auf der offiziellen Strassenbezeichnung «Hallberg-Rassyvägen» – finden wir das neue HR-Flaggschiff im Hafen bereit. Taschen unter Deck und schon heisst es «Leinen los». Trotz dem kräftigen Seitenwind ist der Fender in meiner Hand überhaupt nicht nötig. Magnus Rassy manövriert das Boot problemlos aus der Box – eine Hand am Rad, eine am Gas. Und mit den Füssen bedient er das Bugstrahlruder. Mein staunender Blick entlockt ihm ein Schmunzeln. «Ich habe immer eine





Hand zuwenig, wenn die Steuerung des Bugstrahlruders wie üblich auf der Steuersäule montiert ist. Darum haben wir zwei Knöpfe am Boden eingelassen: Mit dem rechten Fuss gibst du Schub nach Rechts, mit dem linken nach Links.» So einfach geht das... Das Bugstrahlruder sollte nicht das einzige Detail sein, das der Leichtigkeit des Seins an Bord zuträglich ist.

Jeder Millimeter stimmt

Seit Jahren sind HR-Yachten mit Mittelcockpit, Windschutzscheibe und kräftigem Motor ganz auf Komfort und Sicherheit ausgelegt – ohne dabei auf gute Segeleigenschaften zu verzichten. Daran hat sich im Grunde nicht viel geändert. Nur sind die Boote heute

sportlicher, vielseitiger, noch sicherer und noch komfortabler. Zu einem grossen Teil mit beeinflusst wurde diese Entwicklung durch Germán Frers aus Argentinien. Der erfolgreiche Schiffskonstrukteur arbeitet seit 1988 als Hausarchitekt für Hallberg-Rassy und hat den Rissen der neueren Generation deutlich seinen Stempel aufgedrückt. Auch die neue HR 64 wurde von Frers gezeichnet – und erhielt anschliessend bei HR noch ein Feintuning. «Bei einer solchen Yacht ist – insbesondere unter Deck – jeder Millimeter wichtig. Logisch, es hat viel Platz – aber man will automatisch extrem viel darin unterbringen», erklärt Magnus Rassy. «Ich habe Yachten in dieser Grössenordnung gesehen, da konnte ich in der

Pantry nicht einmal aufrecht stehen – das darf doch nicht sein!» Solche Probleme gibt es auf der HR 64 nicht: Die Stehhöhe beträgt zwischen 2,05 und 2,15 m.

Ins gleiche Kapitel gehören die Kojengrössen. Auswendig wusste Magnus Rassy, der grundsätzlich über jedes Detail bei seinen Yachten Bescheid weiss und hervorragend informiert ist, die Kojengrössen nicht, «aber es sind mit Sicherheit immer mindestens 2 m in der Länge.» Das Nachmessen ergab, dass die Achterkoje mit 2,05 x 1,70 m die kürzeste Koje ist... Wichtiger sind für Magnus Rassy jedoch andere Details unter Deck: die soliden, je nach Bedarf gegen vorne oder hinten zu öffnenden Fenster im Decksaufbau beispielsweise. Oder

die saubere und grosszügig dimensionierte Verkabelung der Elektrik und Elektronik an Bord. Oder – um etwas ganz anderes zu erwähnen – die beleuchteten und geheizten Handtuchhalter in den Toiletten.

Manövrieren per Knopfdruck

Inzwischen sind wir schon ein gutes Stück gegen Norden gesegelt. Der Wind ist relativ frisch, hinter der Windschutzscheibe ist es trotzdem gemütlich. Die HR 64 lässt sich mit den Fingerspitzen steuern. Das Ruder reagiert äusserst fein und präzise, ohne dass jemals ein unangenehmer Ruderdruck aufkommen würde. Mit 18 Knoten Wind schaffen wir fast 10 Knoten Geschwindigkeit auf der Kreuz.



Länge läuft. Im Grunde genommen ist die Yacht einhandtauglich. Knopfdruck-Segeln. Alle Fallen, der Kicker, die Schoten, das Achterstag... alles kann per Knopfdruck hydraulisch eingestellt werden. Aber: «Für jede über die Hydraulik laufende Funktion gibt es eine manuelle Redundanz. Alles andere wäre nicht zu verantworten», ist Magnus Rassy überzeugt. Etwas nördlich von Bovallstrand steuern wir eine gut geschützte Ankerbucht zum Übernachten an. Der Skagerrak scheint ein wunderschönes Revier zu sein. Hier einmal eine Revierreportage realisieren... verlockend! Zuerst gilt es, ein sauberes Ankermanöver zu fahren. Aber auch da: Knopfdruck. Die Ankerwinde kann sowohl vom Steuerstand aus, als auch vorne im Bug bedient werden. Beim Kochen geht das Fachsimpeln weiter. Viele Details realisiert man erst beim näheren Hingucken. Bleibt die HR 64 das grösste Boot von Hallberg-Rassy? Magnus Rassy schmunzelt... «Das haben wir schon verschiedene Male gesagt. Im Moment sind wir sicher mit 64 Fuss bezüglich unserer Infrastruktur am Limit – aber es gibt Leute, die würden uns gerne einen grösseren Kran verkaufen...» Egal – die HR 64 steht für die grosse Fahrt bereit.

HALLBERG-RASSY 64

Werft	Hallberg-Rassy AV, Ellös (SWE)
Design	Germán Frers
LüA	19,85 m
LWL	17,53 m
Breite	5,20 m
Tiefgang	2,5 mm
Gewicht	36 t
Ballast	12,7 t
Roll-Grosssegel	85 m ²
Genua 100%	88 m ²
Frischwasser	1300 l
Diesel	1800 l
Abwasser	3 x 75 l
Motorisierung	Volvo Penta D6-280 206 kw (280 PS)
CE Kategorie	A
Basispreis	2 092 000 € exkl. MwSt.
Optionen: verschiedene Segel-Upgrades sowie unterschiedliche Innenlayouts.	

Bootswerft Rolf Müller AG
8574 Lengwil, Tel. 071 688 41 41
www.hallberg-rassy.ch

Punkt für Punkt

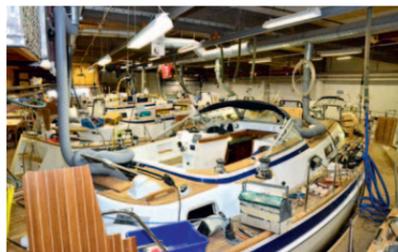
Hallberg-Rassy 64

Segeleigenschaften



Einfaches Handling und sportliches Segeln – die HR 64 ist ein weiteres Meisterstück von Germán Frers. Das Rollgross mit senkrechten Latten hat einen erstaunlich guten Shape, die 100%-Genua sorgt für die richtige Düse. Die kleine (Sturm-)Fock auf dem optionalen Kutterstag ist bei Starkwind eine sinnvolle Besegelungsvariante, bei (zu) wenig Wind kommen der – ebenfalls optionale – Code-Zero oder ein Gennaker zum Einsatz.

Konstruktion



Hallberg-Rassy baut seit Jahren die Rümpfe in zwei Halbschalen. Dies hat zum Vorteil, dass es keine heikle Rumpf-Deck-Verbindung gibt und dass eine tiefe Bilge gebaut werden kann. Zudem können die Scheuerleisten von Beginn weg in der Rumpfform eingelassen werden. Die Kielsektion und das gesamte Unterwasser werden als Vollaminat gebaut, über der Wasserlinie kommt ein Divinacell-Sandwich zum Einsatz (Isolation, Gewichtsersparnis).

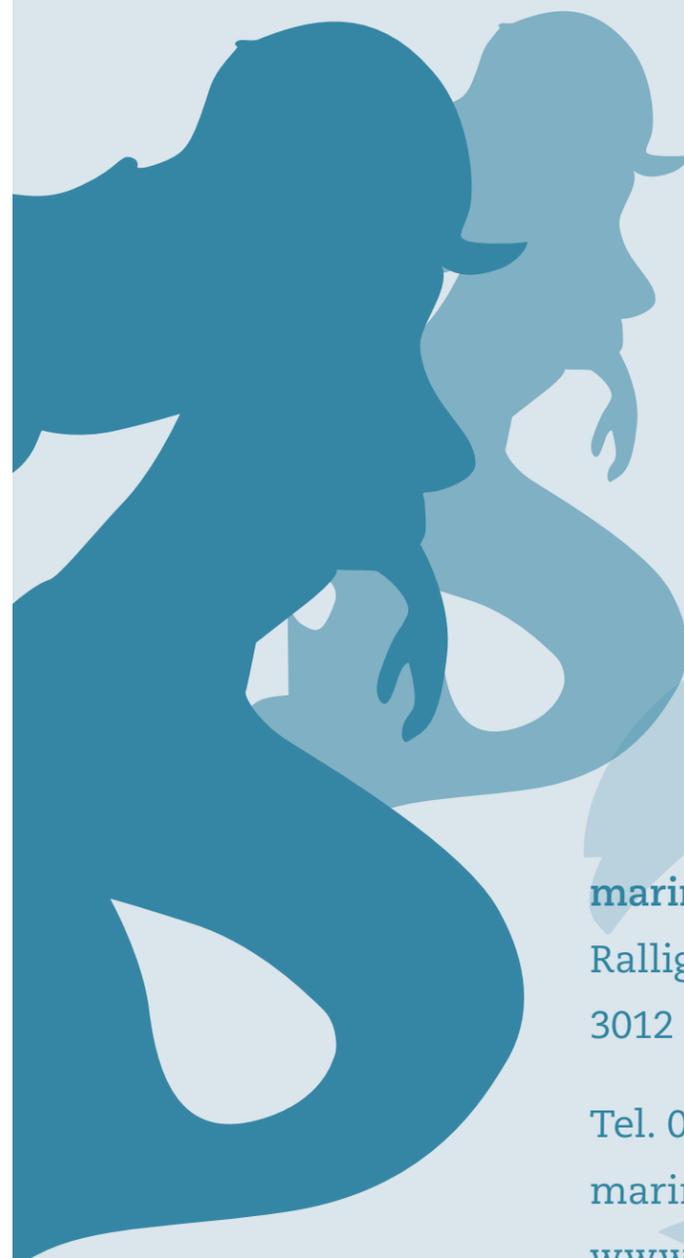
Motorisierung



HR-Yachten haben traditionell einen starken Motor – das ist bei der HR 64 mit dem eingebauten Volvo Penta D6-280 nicht anders. Der 5,5-Liter-Motor verfügt über einige Kraftreserven. Schon bei 1500 Touren steigt die Geschwindigkeit auf über 7,5 Knoten, der Verbrauch beträgt 8,8 l/h. Mit dem 1800-l-Tank ergibt das eine Reichweite von über 1500 Seemeilen! Für Magnus Rassy ist klar: «Diesel muss immer genug an Bord sein.»

marina.ch

Das nautische Magazin der Schweiz



marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina-online.ch
www.marina-online.ch
Tel. Abodienst: 031 300 62 56