



Luxus-Kleinkreuzer mit Regatta-Ambitionen

Hallberg-Rassy 310

Mit der HR 310 wagt Hallberg-Rassy den Spagat zwischen zeitgemäßen Ansprüchen in puncto Segelperformance und Lebensraumgestaltung auf der einen sowie der Bewahrung traditioneller Tugenden auf der anderen Seite. Herausgekommen ist ein kleines Traumschiff, das viel Segelspaß vermittelt, ohne dabei an Wertigkeit einzubüßen. Ein Testbericht von Sven M. Rutter (Fotos: Julius Seyfarth).

Es gibt Yachttypen, die nahezu jeder Fahrtensegler kennen dürfte – entweder, weil man ihnen schlicht recht häufig begegnet oder weil ihr Name bei jedem „Eignerklatsch“ über erstrebenswerte schwimmende Untersätze früher oder später nahezu zwangsläufig fällt. Die 31-Fuß-Modelle von Hallberg-Rassy zählen zweifellos zu diesem illustren Kreis – zumal hier beides zutrifft. Nicht nur, dass die schwedische Bootsschmiede von dieser „Gattung“, die bereits seit den 70er-Jahren im

Programm ist, insgesamt über 2.145 Einheiten gebaut hat – sie genoss in Fahrtenseglerkreisen auch über lange Jahre einen beinahe legendären Ruf. Obgleich das Schlagwort vom „Kleinsten Traumschiff der Welt“ auch schon anderweitig verwendet wurde – es umschreibt den langjährigen Ruf dieses Yachttyps in Fahrtenseglerkreisen durchaus treffend. Noch heute gelten selbst mittlerweile klassische Vertreterinnen wie zum Beispiel die zwischen 1974 und 1982 gebaute HR 31 „Mon-

sun“ als begehrt und sind auf dem Gebrauchtbootmarkt entsprechend gefragt.

Man nimmt es Werftchef Magnus Rassy vor diesem Hintergrund unumwunden ab, dass man sich über die zukünftige Entwicklung dieses Erfolgstyps sehr intensiv Gedanken gemacht hat. Etwaige Modellwechsel waren schon in der Vergangenheit stets mit Bedacht angegangen worden. So hielt sich auch die 1979 eingeführte HR 312 stolze 14 Jahre im Programm (ab 1986 in überarbei-

teter Version mit dem Kürzel „MK II“). Und die nachfolgende HR 31 kann inzwischen sogar auf eine 16-jährige Geschichte zurückblicken. Die letzte Auffrischung erfolgte 2006 und verlieh auch diesem Modell schließlich den Zusatz „MK II“. Dass man sich nun erneut für eine komplette Neuentwicklung entschieden hat, dürfte mit der besonderen Stellung zusammenhängen, die gerade dieses Modell innerhalb der HR-Range einnimmt.

So repräsentiert die erste neu ab Werft gekaufte Yacht für viele Eigner nicht unbedingt auch den allerersten eigenen schwimmenden Untersatz, sondern stellt oft vielmehr eher den krönenden Abschluss eines langjährigen Eigenerdaseins dar – und in diesem Zusammenhang eröffnet die kleinste HR zum einen gerade Käufern mit begrenztem Budget die Möglichkeit, dieses dennoch mit einer Hallberg-Rassy krönen zu können. Zum anderen sieht Magnus Rassy in der 31er aber ebenso eine Art „Einsteigermodell“ in die HR-Range – denn es gäbe auch nicht wenige Erstkäufer einer werftneuen HR, die sich im Laufe ihres Eigenerdaseins stetig „vergrößern“ und somit zu einer Art „Stammkunden“ der Werft werden würden. Doch während langjährige Fans der Marke vor allem

bewährte Tugenden erwarten dürften, gilt es bei der Einsteiger-Klientel erst einmal „Überzeugungstäter“ zu schaffen. Und dabei darf man eben auch den viel beschworenen Zeitgeist nicht ganz aus den Augen lassen. Mit dem Generationswechsel verändern sich schließlich auch die Ansprüche an eine zeitgemäße Fahrtenyacht – und auch diesen sollte gerade ein Einsteigermodell gerecht werden.

Bewährtes Konzept in vollkommenem neuem Gewand

So will auch die HR 310 zwar einerseits weiterhin eine waschechte Hallberg-Rassy sein, die andererseits aber ebenso den Ansprüchen aktueller Eignergenerationen Rechnung tragen soll. „Alles neu und doch nichts absolut Neues“, bringt Magnus Rassy diesen Anspruch scherzhaft auf eine griffige Formel. Allerdings ist schon auf den ersten Blick unübersehbar, dass hier beileibe nicht nur ein Facelifting vorgenommen wurde. Zwar finden sich auch weiterhin einige unverkennbare HR-Attribute wie zum Beispiel die Windschutzscheibe vor dem Cockpit (einschließlich zu öffnendem Mittelteil), die solide Scheuerleiste am

Rumpf (mit Messingschutzschiene) und natürlich der blaue Streifen darüber – ansonsten weist die HR 310 mit dem Vorgängermodell jedoch kaum Gemeinsamkeiten auf.

Einige Aspekte der Linienführung und ebenso einige Details im Deckslayout scheinen sich vielmehr an die vor knapp einem Jahr vorgestellte HR 372 anzulehnen (siehe Testbericht im PALSTEK 2/09) – beispielsweise die völlig neu gestaltete Heckpartie, die insgesamt moderner anmutende Formensprache von Rumpf und Aufbau, die verdeckte Fallen- und Streckerführung, die unter Deck angeordnete Trommel der Furlex-Vorsegelrolanlage oder die beiden großen hintereinander angeordneten und bündig mit dem Kajütdach abschließenden Decksluken über dem Salon.

Hinzu kommen ebenso Attribute, die auf eine optimierte Segelperformance hindeuten. So bietet die HR 310 gegenüber der Vorgängerversion einen guten halben Meter mehr Wasserlinienlänge (HR 31 MK II: 8,26 Meter, HR 310: 8,80 Meter) – und dies bei einem um 12 Zentimeter verkürzten Rumpf. Verantwortlich dafür sind vor allem der für eine Hallberg-Rassy ungewöhnlich steile Steven und das deutlich breitere Heck mit ebenfalls vergleichsweise ►



In der HR 310 steckt überraschend viel Potenzial – schon bei Leichtwind segelt sie sehr lebendig.

steilem Spiegel. Zugleich ist die Neue um 150 Kilogramm leichter. Der Ballastanteil fällt mit rund 39 Prozent bei der HR 310 ebenfalls geringer aus als beim Vorgängermodell (44 Prozent), wobei Letzteres mit 1,71 Meter allerdings auch einen etwas geringeren Tiefgang aufwies – beim aktuellen Modell reicht die Kieflöschung 1,80 Meter tief. Aber auch dies dürfte sich letztlich positiv auf die

Segeleigenschaften – insbesondere die Leichtwindperformance – auswirken (optional soll künftig auch eine Flachkielversion erhältlich sein). Die augenfälligsten Veränderungen weist das Achterschiff auf. So reichen Plicht und Bänke nun bis an den Heckspiegel – ein achteres Süll gibt es nicht mehr. Zwischen den seitlichen Duchten befindet sich sogar ein offener Durchgang

auf die Badeplattform, der sich mit einem milchfarbenen Acrylglas-Schott verschließen lässt. Das Cockpit gewinnt dadurch erheblich an Volumen – im Hafen finden dort bequem sechs Leute einen Sitzplatz, wobei die großzügigen seitlichen Sills eine komfortable Rückenlehne bieten. Dieses deutliche Mehr an Lebensraum an Deck dürfte eines der eingangs erwähnten Zugeständ-



Detaillösungen: 1. doppeltes Decksluk über dem Salon (gegenläufig zu öffnen); 2. Vorsegelrollanlage mit versenkter Trommel und wegnehmbarer Edelstahl-Bugsprit (Extra); 3. verdeckte Fallenführung im Schacht; 4. breiter Traveller im zentralen Cockpit (Extra, darunter der Augbeschlag für die standardmäßige Großschottalje); 5. Durchstieg zur Badeplattform am Heck (mit Acrylglas-Schott); 6. solide Teak-Handläufe am Kajütdach und Milchglas-Decksluk über der Nasszelle; 7. nach vorn versetzte Tür zur Vorschiffskammer; 8. Genuaschootführungen zwischen den Wanten-Püttingen; 9. Schwalbennest mit Maschinenpanel sowie Schalterreihe für Positions- und Decksbeleuchtung; 10. schöne Pinne aus formverleimtem Eschenholz; 11. gut erreichbare Maschine mit vorgelagertem Schuhfach unter der Niedergangstreppe.

nisse an jüngere Eigergenerationen repräsentieren – das überdies rundherum gelungen erscheint, zumal das Sicherheitsempfinden dennoch nicht beeinträchtigt wird. Gegen einen Aufpreis von 1.380 Euro (alle Preisangaben inklusive 19 Prozent Umsatzsteuer) lässt sich hier mittels der optionalen Kuchenbude sogar ein zweiter „Freiluft-Salon“ realisieren. Auch ein verstaubares Cockpit-tisch gibt es als Extra (dessen Montage sich auf der Testyacht allerdings als etwas hakelig erwies).

In einem Schwalbennest an Steuerbord ist ebenso gut erreichbar wie geschützt das Maschinenpanel untergebracht – daneben findet sich eine Schalterreihe für Navigationsbeleuchtung und Deckslicht. Dieses schöne und praktische Detail wird durch das moderne BUS-System möglich, das die gesamte Bordelektrik der HR 310 steuert und zugleich den einschlägigen Kabelbedarf auf ein Minimum reduziert. Unterhalb jenes Schwalbennestes liegt der seitliche Zugang zum ebenso praktisch



Die auffälligsten äußerlichen Veränderungen offenbaren sich im Bereich des Achterschiffes: Plicht und Bänke reichen nun bis an den Heckspiegel, der sich in der Mitte sogar öffnen lässt. Cockpittisch und Traveller stellen optionale Extras dar.

gestalteten Gasflaschenfach, das zwei 6-Kilogramm-Kompositflaschen fasst. Ganz am Ende der Cockpitbank an Steuerbord hat man schließlich noch einen Anschluss für eine aufsteckbare Decksdusche angebracht. Unterhalb der Bank eröffnet sich eine große

Backskiste mit reichlich Stauraum für Fender, Festmacher und sonstige Ausrüstung.

Die Instrumente wurden gut einsehbar unter der Windschutzscheibe direkt über dem Schiebeluk angeordnet. Seitlich des Nie- ►



Das Interieur der HR 310 gestaltet sich eher schlanker im Design, aber immer noch sehr gediegen – der massive Holz ausbau präsentiert sich weiterhin makellos. Das neue Rumpfdesign sorgt zugleich für ein beachtliches Raumgefühl unter Deck – die zahlreichen Fenster lassen viel Tageslicht und bei Bedarf auch Luft ins Innere.

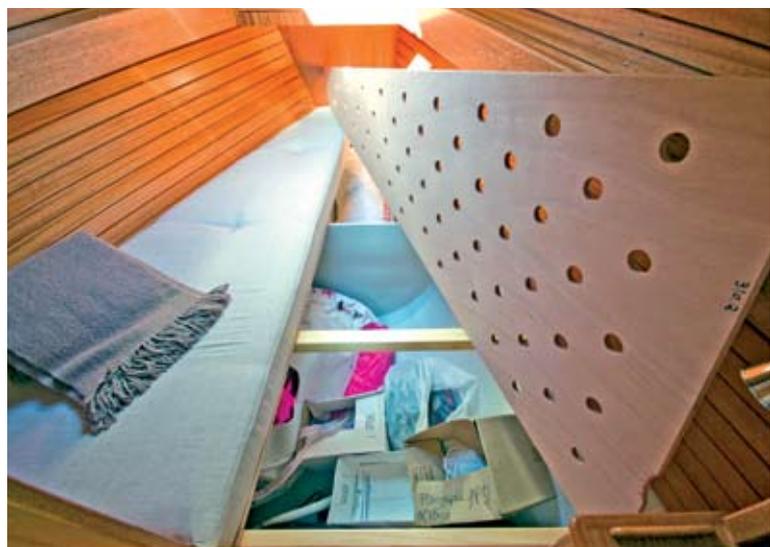
dergangs sind zudem großzügige Ablagen vorhanden, auf denen sich beispielsweise auch noch ein kompakter Kartenplotter montieren lässt. Cockpitboden und Duchten werden ebenso wie die Badeplattform werftseitig mit massivem Teakholz belegt – gegen Aufpreis erhalten auch Laufdecks, Cockpitsüills und Kajütdach einen Holzbelag (Deck: 7.710 Euro, Kajütdach: 4.890 Euro, Süills: 420 Euro).

Ergonomisches Deckslayout mit feinen Detaillösungen

Der Segelplan sieht am Vorstag eine Genuafock mit einer Überlappung von rund 110 Prozent vor (21,7 Quadratmeter) – in Kombination mit einem 25,5 Quadratmeter messenden Großsegel (standardmäßig mit zwei Reffreihen und kurzen Latten). Dank der speziellen Püttingkonstruktion, bei der die Oberwanten recht weit außen am Rumpf ansetzen, während die Unterwanten weiterhin nahe dem Kajütaufbau münden, lässt sich die Genuafock über die zwischen ihnen

verlaufenden Holepunktschienen (standardmäßig leinenverstellbar) eng schoten. Auch bleibt ein kletterfreier Durchgang aufs Vorschiff gewährleistet. Dafür ist allerdings die Vorsegelgröße begrenzt – auch dies entspricht jedoch durchaus

aktuellen Trends in Richtung „Easy Sailing“ insbesondere in der Kreuz. Wer bei Leichtwind dennoch mehr Fläche begehrt, kann an dem form-schönen kleinen Edelstahlbugspriet (Extra) alternativ einen Gennaker oder einen Code Zero anschlagen.



Durch die Anordnung der Tanks in der Schiffsmittle hat sich der dortige Stauraum unter die Kojen in der Vorschiffs- und Achterkoje verlagert.

Und wer es ganz bequem haben möchte, erhält optional auch eine Selbstwendefock. Die Testyacht ist indes mit hochwertigen Membransegeln von Elvström ausgestattet.

Die Großschot verläuft als kraftschonend untergesetzte Talje direkt vom Baumnock ins Cockpit, wo sie standardmäßig auf einem Block mit Klemme am Cockpitboden mündet. Wer großen Wert auf einen effektiven Segeltrimm legt, sollte indes den optionalen Traveller in Erwägung ziehen, der auch auf der Testyacht vorhanden ist – zumal dieser über die gesamte Breite der Plicht verläuft und entsprechend viel Trimpotenzial verspricht. Der dann auf Bankhöhe angeordnete Block mit Klemme sorgt außerdem für einen ergonomischen Schotzug. Die Position im zentralen Cockpit eröffnet der Person an der Pinne jederzeit einen einfachen Zugriff.

Die Genuaschoten werden über verchromte Winschen (40 C) auf den seitlichen Cockpitsüßls geschotet (Aufpreis selbstholende Lewmar-Winschen 40 CST: 690 Euro) – auch sie liegen in komfortabler Griffweite des Steuermanns. Fallen, Reffleinen (Einleinenreffsystem serienmäßig) und Strecker sind vom Mast in Schächten auf Arbeitswischen (16 C) mit Fallenstopperbänken beiderseits des Niedergangs geführt (Aufpreis selbstholende Lewmar-Winschen 16 CST: 290 Euro). Die verdeckte Fallenführung lässt das Deck noch aufgeräumter erscheinen – die weit achtern auf dem Kajütdach angeordneten Winschen sind jederzeit gut zu erreichen und lassen die Kurbel nirgends anecken.

Kurzum: Das ergonomische Layout bietet beste Voraussetzungen für entspanntes Segeln – auch und gerade mit kleiner Crew. Zu den weiteren Trimmeinrichtungen gehört

werftseitig ein 1:24 untergesetzter Achterstagspanner – einen festen Baumniederholer mit Gasdruckfeder gibt es gegen Aufpreis (550 Euro).

Beim Gang übers Deck auf Vorschiff fällt als weiteres schönes Detail die umlaufende massive Teak-Fußreling auf. Hinzu kommen die ins Deck integrierten Abläufe, die unterhalb der Wasserlinie münden (um Schmutzstreifen am Rumpf zu vermeiden), sowie serienmäßig sechs Festmacherklampen aus Edelstahl. Die großzügigen Pütting-Schutzhülsen aus Aluminium sowie die Teak-Handläufe am Kajütdach kennt man bereits als HR-Standard. Auch die Ankerführung am stabilen



Die Pantry wurde ein Stück ins Achterschiff versetzt und damit von den üblichen Laufwegen separiert. Anordnung und Ausstattung lassen keine Wünsche offen.

Bugbeschlag mit Rolle gefällt. Die LED-Positionsbeleuchtung ist in diesem Marktsegment indes fast schon eine Selbstverständlichkeit.

Lebendige Tourenyacht mit Regatta-Potenzial

Yachten von Hallberg-Rassy wird viel Positives nachgesagt – eine ausgeprägte Leichtwind-Performance gehört jedoch nicht unbedingt dazu. Denn traditionelle HR-Modelle benötigen normalerweise schon eine gewisse Mütze Wind, um richtig

in Fahrt zu kommen. Somit bilden gerade die Leichtwindigenschaften einen wichtigen Indikator, um festzustellen, inwieweit sich auch in Sachen Segeleigenschaften ein echter Fortschritt eingestellt hat. Wir sind daher überhaupt nicht enttäuscht, dass am Testtag lediglich eine schwache Brise von durchschnittlich 7 bis 9 Knoten (3 Beaufort) durch die Bucht vor dem Werfthafen auf der Schäreninsel Orust streift. Bisweilen flaut der Wind sogar auf laue 2 Windstärken ab – nur selten erreicht er in Böen auch einmal zweistellige Knotenwerte.

Unter Vollzeug gehen wir zunächst auf einen hohen Amwindkurs, wobei die Yacht selbst auf maximaler Höhe – die wir im Mittel bei etwa 45 Grad festmachen – immer noch sehr ordentliche 5,7 Knoten läuft. Rund 20 Grad tiefer klettert die Geschwindigkeit auf 6,5 Knoten; mit leicht aufgeschrickten Schoten kommen wir noch einen Tick tiefer sogar auf 6,6 Knoten – alles sehr ansehnliche Werte für eine Tourenyacht unter solch ausgesprochenen Leichtwindverhältnissen.

Noch mehr als über diese nackten Zahlenwerte sind wir jedoch von der Agilität überrascht, welche die HR 310 bei diesen Bedingungen vermittelt. Sie spricht flott an, liegt durchgehend behände auf dem Ruder, erweist sich als sehr wendig, entwickelt auf jedem Kurs einen soliden Vortrieb und segelt insgesamt sehr lebendig. Trimmanpassungen quittiert sie umgehend auf der Logge – Kursänderungen und Manöver vollzieht sie im Handumdrehen. Auf den Punkt gebracht: Es macht schlichtweg einen Riesenspaß, diese Yacht zu segeln.

Am allermeisten hat uns beeindruckt, welche Höhe die HR 310 mit ►



Auch in der Achterkammer stehen eine vollwertige Doppelkoje sowie viel Stauraum unter der Matratze zur Verfügung. Zusammen mit den Salonsofas bietet die HR 310 damit sechs „ausgewachsene“ Schlafplätze.

ihrem lediglich gut 110 Prozent überlappenden Vorsegel läuft. Der zuvor angedeutete Wendewinkel von 90 Grad kann getrost als Mittelwert angesetzt werden – mit entsprechendem Feintuning sowie in Böen lässt er sich durchaus auch noch merklich unterschreiten. Und solche Höhe meistert die Yacht ohne dramatische Vortriebsverluste.

Angesichts der im Test beobachteten Segeleigenschaften verwundert es nicht mehr so sehr, dass die HR 310 bei der schwedischen Regatta „Tjörn Rund“ im August in ihrer Klasse (in der immerhin 68 Yachten an den Start gingen) den ersten Platz belegte – eine Hallberg-Rassy als erfolgreiche Regatta-Yacht zeugt nachhaltig von der bemerkenswerten Entwicklung, die man mit diesem neuen Modell vollzieht. Neben Komfort, Solidität und Sicherheit scheint nun auch Segelperformance zu den HR-Attributen zu zählen.

Auch das Handling hinterlässt im Praxistest einen durchweg positiven Eindruck. Alle wichtigen Trimmelemente lassen sich mühelos bedienen und mit kleiner Crew problemlos im Griff behalten. Die Pinnensteuerung gibt wunderbare Rückmeldung. Der Ruderdruck bleibt durchgehend moderat. Die gelungene Ruderaufhängung (doppelte Pendelruderlager) sorgt zudem für eine sehr leichtgängige Steuerung. Aus der seitlichen Sitzposition hat man

die formschön gestaltete Eschenholzpinne stets bestens im Griff und zugleich gute Sicht voraus. Bei Lage kann man sich gut an der gegenüberliegenden Bank abstützen. Gegen einen Aufpreis von 250 Euro wird auch ein Teleskop-Ausleger angeboten, um ebenso von der hohen Kante aus steuern zu können. Die Yacht wird zwar auf Wunsch auch mit Radsteuerung geliefert – diese erscheint jedoch verzichtbar und dürfte außerdem das gelungene, auf ein Mehr an Lebensraum ausgerichtete Cockpitkonzept rasch zunichtemachen.

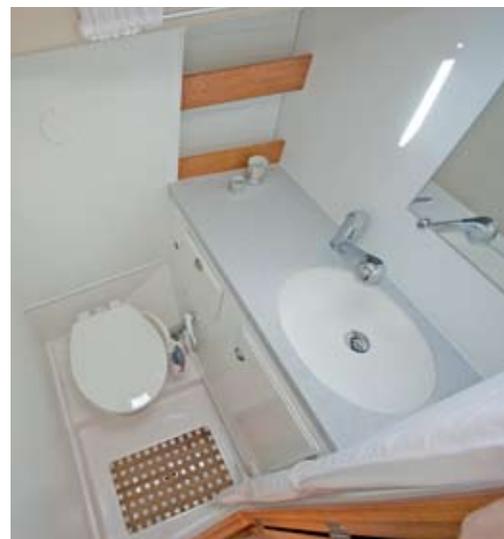
Lediglich bei achterlichen Winden vermag uns der Segelplan aus Groß und Genuafock nicht mehr ganz so flott voranzuschieben. So ermitteln wir auf Halbwindkurs nur mehr eine Fahrt von 5,4 Knoten, die im Raumgang schließlich auf 4,3 Knoten abfällt. Hier bedarf es für die immerhin 4,35 Tonnen wiegende Yacht schlicht eines etwas kräftigeren „Schiebewindes“ oder eines entsprechenden Tuches. Wer raum-

schots auch unter solchen Bedingungen noch flott vorankommen möchte, sollte daher in jedem Fall den optionalen Gennaker oder Code Zero einschließlich wegnehmbarem Buggspriet mitordern (Aufpreis: 4.810 Euro beziehungsweise 5.610 Euro, jeweils inklusive Ausrüstung).

Zum Abschluss testen wir auch noch einmal das Steuerverhalten unter Maschine, wobei erneut vor allem die beeindruckende Wendigkeit der Yacht auffällt. Sie dreht behände auf dem Teller und lässt sich in kurzer Zeit aufstoppen. Die Maschine – Standard ist ein Drei-Zylinder-Diesel von Yanmar mit Saildrive und einer Leistung von 16,2 Kilowatt – erweist sich zudem als sehr gut schallisoliert (Schalldruck in Marschfahrt: 65 Dezibel im Salon, 60 Dezibel im Vorschiff und 69 Dezibel in der Achterkabine).

Neugestalteter Innenraum mit innovativer Aufteilung

Auch unter Deck hat sich bei der neuen HR 310 einiges getan. Die beinahe senkrechten Bordwände und ein recht ausgeprägter U-Spant sorgen trotz des verkürzten Rumpfs für ein üppiges Raumgefühl – insbesondere im Salon. Dieser ist gegenüber dem Vorgängermodell zudem etwas nach achtern gewandert, woraus sich angesichts des breiten Hecks ein weiterer Volumenzuwachs ergibt. So



Die pflegeleichte Nasszelle erscheint ebenfalls sehr gelungen.

finden um den beidseitig abklappbaren Salontisch problemlos sechs bis sieben Personen einen komfortablen Sitzplatz – inklusive ausreichender Beinfreiheit. Beide Salonsofas lassen sich mit einer Länge von jeweils 2 Metern ebenso als komfortable Seekojen nutzen – wobei auch die Breite der Liegeflächen beachtlich ausfällt: Nach Hochklappen der Rückenlehnen beträgt diese zwischen 0,80 und 0,64 Meter auf der Steuerbord- sowie zwischen 0,80 und 0,62 Meter auf der Backbordseite. Zusammen mit Vorschiffs- und Achterkammer stehen somit insgesamt sechs vollwertige Kojen zur Verfügung – durchaus bemerkenswert für eine 31-Fuß-Yacht. Auch die Stehhöhe geht mit 1,85 Meter absolut in Ordnung.

Der Innenraum vermittelt insgesamt einen recht lichten Eindruck – von der mitunter etwas drückend anmutenden Schwere klassischer schwedischer Ausbauten ist nichts mehr zu spüren. Das Design präsentiert sich deutlich schnörkelloser – ohne jedoch an Wertigkeit einzubüßen.



Eine Navigation ist hingegen nicht einmal mehr rudimentär vorhanden. Unter dem zentralen Schaltpanel findet sich lediglich noch eine kleine Ablage mit Unterschrank. Die Verkabelung dahinter fällt sehr sauber aus – auch dank des eingesetzten BUS-Systems.

Denn in puncto Komfort und Bauqualität ist die Werft ihrer Linie treu geblieben. Noch immer setzt man auf solide Holz Ausbauten aus edlem Mahagoni in halbmattem Finish. Auch der massive Holzfußboden mit eingelegten hellen Streifen, der Teppichboden und die aufwändig verkleidete Decke mit eingelassenen Mahagoni-Streifen im Salon, die Gardinen vor den Fenstern und die komfortablen Polster sind geblieben. Somit wirkt das Interieur nach wie vor auch sehr gemütlich und elegant. Auch die Seetauglichkeit ist dank der bewährten Schlingerleisten und Handläufe weiterhin uneingeschränkt gegeben.

Dass sich zugleich ein heller und freundlicher Eindruck einstellt, dafür sorgen unter anderem die zahlreichen Luken und Fenster, die erstaunlich viel Tageslicht ins Innere fluten und sich zugleich ausnahmslos öffnen lassen. Vor allem die beiden hintereinander angeordneten Decksluken über dem Salon erweisen sich wie schon auf der HR 372 ►

als echter Gewinn – weiterer Clou: Beide öffnen in entgegengesetzte Richtungen, so dass stets eine zugfreie Lüftungsmöglichkeit besteht. Hinzu kommen auf jeder Salonseite zwei lange Aufbaufenster – sowie ein weiteres Aufbaufenster und ein Cockpitfenster über der Pantry.

Letztere wurde auf der HR 310 deutlich nach achtern verschoben – der Smutje steht jetzt mit dem Rücken zum Niedergang. Dennoch verbleibt ihm ausreichend Bewegungsfreiheit, während er auf See zugleich gute Abstützmöglichkeiten und Haltepunkte findet. Auf diese Weise ließen sich ferner eine für diese Bootsgröße erstaunlich üppige Ausstattung und Arbeitsfläche realisieren. Zum werftseitigen Standard gehören unter anderem ein Zwei-Flammen-Gasherd mit Backofen, eine tiefe Doppelspüle und eine geräumige Kompressor-Kühlbox. Auch der zur Verfügung stehende Stauraum für Pött und Pann dürfte in dieser Bootsklasse seinesgleichen suchen – er wurde außerdem durchgehend seegerecht gestaltet. Als einziges kleines Manko könnte man vielleicht das etwas weit achtern im Schrank unter der Spüle angeordnete Seeventil empfinden – um dieses zu erreichen, muss man sich schon etwas strecken. Ansonsten fällt die Seeventilanordnung auf der HR 310 allerdings geradezu vorbildlich aus.

Weitere Besonderheit des neuen Ausbaukonzeptes: Die Nasszelle wurde ins Vorschiff verlagert, wobei man zugleich die Tür zur Vorschiffskajüte vor das Hauptschott verlegt hat. Eine clevere Lösung, da der WC-Raum auf diese Weise auch bei verschlossener Bugkabine zugänglich bleibt. Dass dabei konstruktionsbedingt oberhalb der Tür ein kleiner Spalt verbleibt, erscheint nicht als Manko. Die Nasszelle lässt in Sachen Ausstattung ebenfalls nichts zu wünschen übrig – zugleich gefällt der gelungene Mix aus pflegeleichten Kunststoffoberflächen und edlen Teak-Applikationen sowie dem PlexiCor-Waschtisch in Steingutoptik. Ein Seitenfenster sowie ein zusätzliches Decksluk mit Milchglasscheibe lassen auch hier viel Licht sowie bei Bedarf ebenso Luft ins Innere.

Die Dreieckskoje im Vorschiff bietet eine 1,96 Meter lange und im Schulterbereich 1,73 Meter breite

Liegefläche, die sich in der Vorpiek auf 0,40 Meter verjüngt. Die Stehhöhe beträgt hier 1,80 Meter. Ein Decks- sowie ein Seitenluk sorgen für ausreichend Tageslicht. Besonders gefallen haben uns die hübschen Wegerungen an den Außenwänden, die zudem für eine gute Hinterlüftung sorgen, sowie die praktischen Staumöglichkeiten in den vorhandenen Ablagen und Schapps. Gegenüber der Nasszelle befindet sich an Steuerbord außerdem ein geräumiger Hängeschrank.

Die Achterkabine an Backbord wartet schließlich mit einer 2,00 Meter langen sowie zwischen 1,39 Meter und 1,01 Meter breiten Doppelkoje auf. Auch hier finden sich diverse praktische Ablagen und ein Hängeschrank. Die Stehhöhe beträgt ebenfalls 1,80 Meter. Ein Seitenluk sowie zwei Cockpitfenster bieten auch hier gute Lüftungsmöglichkeiten.

Noch eine Neuerung ergibt sich bei der Stauraumverteilung unter Deck: Die Tanks (Kunststoff) wurden auf der HR 310 unter die Salonbänke verlegt, was sich günstig auf den Schwerpunkt und damit die Segeleigenschaften auswirkt. Dafür hat sich der entsprechende Stauraum nun unter die Kojen in der Vorschiffs- und Achterkabine verlagert. Er ist damit zwar nicht mehr ganz so einfach zugänglich – hat aber keineswegs an Volumen eingebüßt und wird dank der Lochbohrungen in den Kojenunterlagen auch gut hinterlüftet. In den Schränken und Schapps sorgen wie bei allen aktuellen HR-Modellen geschlitzte Holzeinsätze für ausreichende Hinterlüftung.

Die Batterien wurden ebenfalls unter dem L-Sofa an Backbord unmittelbar hinter der Maststütze angeordnet – in einem wiederum geradezu vorbildlich gestalteten Fach mit separatem Hauptschalterzugang. Weitere schöne Details bilden das sowohl von oben als auch von der Seite zugängliche verbliebene Staufach unter der Salonbank an Steuerbord sowie das praktische Schuhfach unter der Niedergangstreppe. Auch die dahinter befindliche Maschine ist gut zu erreichen.

Das Einzige, was man auf der HR 310 wirklich vermissen könnte, ist eine vollwertige Navigation – denn diese fehlt auf dem neuen Modell komplett. Zwar findet sich

an Backbord unmittelbar vor der Achterkabine noch eine kleine Ablage mit Unterschrank, über der das Hauptschaltpanel angebracht wurde – zum Navigieren mit Papierseekarten ist diese jedoch absolut ungeeignet. Und selbst ein dort abgelegter Laptop ließe sich nur im Stehen bedienen. Der Platz für etwaige Einbauminstrumente wie Seefunkanlage oder Multifunktionsdisplay fällt ebenfalls sehr begrenzt aus.

Die Werft scheint demnach darauf zu bauen, dass potenzielle Käufer vorzugsweise mit einem im Cockpit montierten elektronischen Seekartenplotter navigieren werden. Doch sich auf einen solchen allein zu verlassen kann man angesichts der eingeschränkten Zuverlässigkeit einschlägiger elektronischer Sportbootkarten eigentlich kaum ruhigen Gewissens empfehlen. Schlüssiger wäre daher eine Verlagerung der parallelen Kartenarbeit auf den Salontisch – diesem fehlt es dafür allerdings an entsprechenden Schlingerleisten. Hier könnte man also vielleicht noch über eine – gegebenenfalls wegnehmbare – Nachrüstung nachdenken.

Fazit

Unterm Strich scheint der Spagat zwischen zeitgemäßen Tourenyachtanforderungen auf der einen und der Bewahrung bewährter Tugenden auf der anderen Seite tatsächlich gelungen zu sein. Insbesondere die lebendigen Segeleigenschaften könnten der Werft neue Fans beschere – zumal diese in Kombination mit einem solchen Komfort- und Qualitätsniveau selten anzutreffen sind.

Abschrecken könnte höchstens der Preis – denn mit 137.862 Euro stellt die kleinste Hallberg-Rassy trotz ihrer ebenso reichhaltigen wie hochwertigen Serienausstattung nicht gerade ein Schnäppchen dar. Zwar lässt die Bauqualität weiterhin eine hohe Wertstabilität erwarten – aber über ein entsprechendes Budget müssen gerade „Einsteiger“ eben auch erst einmal verfügen. Wen das Investitionsvolumen nicht schreckt, der erhält mit der HR 310 indes tatsächlich ein echtes kleines Traumschiff. 

Hallberg-Rassy 310

Technische Daten

Konstrukteur.....Germán Frers
 CE-Entwurfskategorie.....A
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 Bauweise GFK (über der Wasserlinie als Sandwich)
 Länge (Rumpf) 9,50 m
 Länge Wasserlinie..... 8,80 m
 Breite..... 3,18 m
 Tiefgang *..... 1,80 m
 Verdrängung.....4.350 kg
 Ballastanteilca. 39 %

Masthöhe (über WL)..... 14,35 m
 Segelfläche am Wind **47,2 m²
 Großsegel Standard.....25,5 m²
 Vorsegel Standard (Genuafock, ca. 110 %).....21,7 m²

Maschine.....Yanmar 3YM20C 16,2 kW (ca. 22 PS)
 Tankkapazität Diesel 100 l
 Tankkapazität Wasser..... 200 l
 Fäkalientank (serienmäßig)50 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon 2
 Anzahl der Kojen inkl. Salon..... 6
 Stehhöhe im Mittel..... 1,82 m

Theor. Rumpfgeschwindigkeit7,2 kn
 Längen/Breitenverhältnis..... 2,99/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis **4,21
 Spez. Segelfläche ** 10,85 m²/t

* optional soll künftig auch eine Flachkielversion erhältlich sein, ** bezogen auf Standardbesegelung mit Latten-Großsegel und Dacron-Roll-Genuafock (die Testyacht war mit Membransegeln von Elvström ausgestattet).

Geschwindigkeiten

Größte Höhe (im Mittel)..... 45°5,7 kn
 Optimale Höhe..... 65°6,5 kn
 Aufgeschrickt..... 75°6,6 kn
 Halber Wind.....90°5,4 kn
 Raumgang 160°4,3 kn

Diese Werte wurden unter folgenden Bedingungen ermittelt: Windgeschwindigkeit: im Mittel 7-9 kn, Wellenhöhe: 0,3 m.



Preis und Grundausstattung

Grundpreis: 137.862 Euro inkl. 19 % USt.

Darin enthalten unter anderem: Zwei-Saling-Rigg, Schoten, Fallen und Strecker, Großsegel mit 2 Reffreihen (Einleinenreffsystem), Roll-Genuafock mit versenkter Rollanlage, Bug-/Heckkorb, Seereling, zwei Schotwinschen (40 C) und zwei Arbeitswinschen (16 C), Pinnensteuerung, Holpunktschienen (leinenverstellbar), Teak auf Badeplattform, Cockpitduchten und -boden, Maschine mit Saildrive und Zwei-Flügel-Faltpropeller, Bordstromkreis 12 Volt inkl. Starter-/Service-Batterien (jeweils 62 Ah), LED-Positionslaternen, Mahagoni-Innenausbau, Pantry mit Doppelspüle, Kompressor-Kühlfach und Zwei-Flammen-Gasherd mit Ofen, Nasszelle mit Pump-WC, Waschtisch und 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