



Hallberg Rassy 37



**Darf's ein
bisschen
mehr
sein?**

Maße

Lüa 11,32 m, Breite 3,55 m,
Tiefgang 1,90 m, Gewicht ca. 7,5 t,
Segelfläche 69,1 m²

Preis: ab 242 672 Euro

Mit der Marke Hallberg Rassy verbindet man im Allgemeinen seetüchtige, schwere und komfortable Fahrtenboote im oberen Qualitäts- und Preissegment. Dass diese Attribute zutreffen, das Boot aber auch bei wenig Wind trotzdem toll segeln kann, beweist die Werft mit ihrer neuesten Kreation, der Hallberg Rassy 37.

Mittelcockpit, hohes Freibord, voluminöses Unterwasserschiff, Radsteuerung und die feste Windschutzscheibe sind bekannte Elemente der schwedischen Bootsbauer.

Seit 1988 ist der Argentinier Germán Frers „Hausarchitekt“ bei Hallberg Rassy. Dass die Boote nicht nur komfortabel sind, sondern auch exzellent laufen, ist er seinem Namen schuldig.

Ebenso ist die Werft ihrem Namen eine hervorragende Bauqualität schuldig. Von Nichts kommt nichts.

Schale und Deck werden mit Isophtalsäureharz handlaminiert. Dieser Harztyp hat eine relativ hohe Hydrolysebeständigkeit, ist also weniger anfällig für osmotische Schäden. Der Gelcoat besteht ebenfalls aus Isophtalsäureharz. Zusätzlich wer-

den die Boote werftseitig schon mit Epoxibeschichtung im Unterwasserbereich ausgeliefert.

Von leichten Sandwichschalen halten die Schweden offensichtlich nicht viel. Trotzdem wollen sie die komfortablen Vorteile des Schaums nutzen.

Die HR 37 ist daher im Überwasserbereich mit Divynylcell-Schaum isoliert. Allerdings wird dieser Schaum nur innen auf die massive Schale eingebracht, dünn überlaminiert und erfüllt keine statische Funktion. „Das hat nichts mit Sandwichbau zu tun“, erklärt Rolf Müller, der Händler am Bodensee. Sicher ist ein gut gebautes Sandwichboot auch eine solide Sache, es passt aber nicht in die Philosophie von Hallberg Rassy.

Die Isolierung verhindert weitgehend Schwitzwasser, weil der Taupunkt in den Schaum verlagert wird und das dünne Laminat als Dampfsperre dient. Schimmel und Spak wird wirksam eingedämmt. Weiterhin wirkt der Schaum schallisolierend.

Auch beim Innenausbau wurden viele Gedanken in Richtung Komfort investiert. Man findet bei der HR 37 weder dampfdichte Verkleidungen noch Innenschalen, hinter denen sich Feuchtigkeit bilden kann. Das gesamte Boot ist mit einer luftdurchlässigen Wegerung versehen, die sogar hinter den Schränken und Schapps weiterläuft. Das ist eine aufwändige aber fachlich hervorragende Lösung, die die schwedische Yacht von manchen Billigbauten unterscheidet. Nicht umsonst erzielen diese Boote so hohe Preise auf dem Gebrauchtmärkte. Rassy dehnt den Begriff „Fachgerecht“ in höchste Regionen.

Hohe Qualität rational gefertigt

Niedrige Produktionskosten stehen bei jeder Werft ganz oben. Rassy opfert dafür aber keine Qualität.

Eine offene, anlamierte Gitterkonstruktion aus Spannen und Stringern nimmt Rigg-, Kiel- und Ruderkräfte auf. Zusätzlich ist im Kielbereich Kevlar eingelegt. Der Kiel besteht aus Blei.

Das Deck wird vor dem Innenausbau montiert. Das Boot wird also, wie sich das gehört, von außen nach innen gebaut und nicht umgekehrt. Dadurch ist gewährleistet, dass einzelne Teile des Innenausbau nachträglich umgebaut oder ausgetauscht werden können, ohne dass der Bootsbauer mit schwerem Gerät entsprechende Verwüstungen hinterlassen muss. Das ist ein immenser Vorteil, den

Fahrbericht

man aber erst zu schätzen weiß, wenn die Gewährleistung schon einige Jahre abgelaufen ist oder vielleicht ein Schaden repariert werden muss. Wer die Kosten eines Bootes über einen längeren Zeitraum kalkuliert, zieht diese traditionelle Bauweise allemal vor.

Die Beschläge an Deck sind durchgebolzt und von unten mit einer Verstärkung versehen. Die Deckenverkleidung lässt sich segmentweise komplett entfernen, damit man von unten an die Verschraubungen ran kommt. Nach einlaminierten Aluminiumplatten mit Sacklochgewinde oder selbstschneidenden Schrauben im Laminat sucht man vergeblich.

Das heißt jetzt nicht, dass Hallberg Rassy hier Außergewöhnliches leistet. Die Werft hält sich lediglich an traditionelle und bewährte Prinzipien des Bootsbaus, die eigentlich selbstverständlich sind. Oder vielmehr sein sollten. Die Schweden haben sich dem Zeitgeist eben nur dort geöffnet, wo das auch sinnvoll ist.

Beispielsweise werden die Holzteile per CNC-Fräse schnell und exakt ausgeschnitten. Anpassarbeiten mit Hobel und Stemmeisen entfallen dadurch. Die Teile werden in der Lackierstraße beschichtet und zwischengeschliffen und können im Boot zusammengebaut werden.

Innovationen wurden vor allem bei der Konstruktion und bei vielen Detaillösungen umgesetzt, die für das Wohlbefinden auf dem Boot ausschlaggebend sind.

Ansonsten wird auch bei der HR 37 auf die bewährte Werftlinie gesetzt.

Das Mittelcockpit ist bequem und bietet bei schwerem Wetter Schutz durch Scheibe und Sprayhood.

Alle wesentlichen Trimm- einrichtungen sind ergono-

Technik

misch sauber platziert und leicht zu bedienen.

Dazu zählen Groß- und Fockschot, Traveller sowie die Holeyunkte. Alles andere scheint für Rassy-Kunden nicht wesentlich. Die Fallen werden direkt am Mast belegt und das Achterstag hinten mit einer Kurbel bewegt.

Rolf Müller erklärt das mit der Zielgruppe der skandinavischen Werft. „Neunzig Prozent der Boote werden mit Rollreffgenaua und Rollgroß geordert. Da werden die Fallen kaum mehr verstellt. Auch wollen die wenigsten Kunden einen Spinnaker. Seit kurzem bieten wir einen Gennaker mit Bergeschlauch an, da kann sich das vielleicht ändern.“

Die Zielgruppe ist klar definiert. Es sind Segler, die mit kleiner Mannschaft möglichst komfortabel und sicher von „A“ nach „B“ segeln wollen und denen es schlicht egal ist, ob sie dort fünf Minuten früher oder später eintreffen.

Das Boot, das wir für unseren Fahrbericht zur Verfügung hatten, war mit einem Lattengroß und einer Rollreffgenaua ausgestattet. Die Version mit Rollgroß wird diese Leistung nicht erreichen können. Aber auch diese Segel sind primär für Seereviere ausgelegt, weil der Eigner ausgedehnte Ostsee-Törns segeln möchte.

„Richtige Segel“, für ein Binnenrevier ausgelegt, könnten natürlich ein noch wesentlich höheres Potenzial aus dem Boot „herauskitzeln“. Wer auf beste Segelleistungen Wert legt, kann mit einem Segelmacher vom See noch Einiges in diese Richtung optimieren.

Die von uns gesegelte Tin-Tin ist mit einem optional anschlagbaren Kutterstag ausgestattet. Das ist eine saubere Lösung, die eine leistungsfähige Schwerwetterbesegelung erlaubt. Statt halb eingedrehtem Rollse-

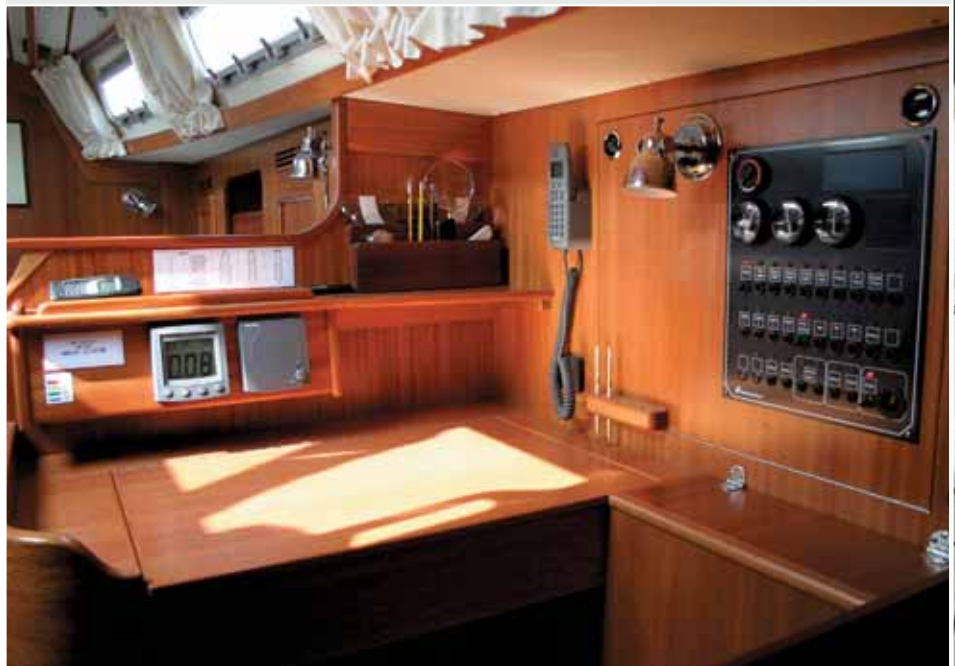


Oben: Die Maschine und andere technische Geräte und Aggregate sind in einem separaten und großzügigen Raum untergebracht. Die Wartung kann hier ohne „zusätzliche Ellbogen und Handgelenke“ durchgeführt werden. Alles ist frei zugänglich.

Rechts oben: Für einen Regattasegler unverständlich, aber in der Werftphilosophie durchaus stimmig. Die Fallen werden wie in alten Zeiten direkt am Mast belegt. „Wer seine Segel aufrollt, verstellt ohnehin kein Fall“, erklärt Rolf Müller, der Hallberg Rassy-Händler für den Bodensee.

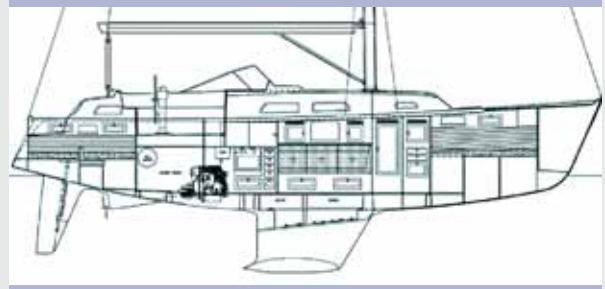
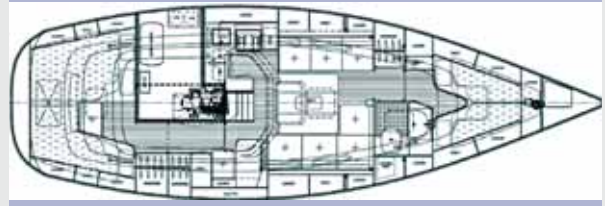
Rechts unten: Der groß dimensionierte Ankerkasten. Die Kette verschwindet unter einem Zwischenboden, wo immer noch genügend Platz ist, damit diese sich nicht aufbauen kann.

Unten: Die technische Schaltzentrale. Am Navigationsplatz.





Technische Daten Hallberg Rassy 37



<i>Rumpflänge:</i>	11,32 m
<i>Länge Wasserlinie:</i>	10,20 m
<i>Breite:</i>	3,55 m
<i>Gewicht:</i>	7,5 Tonnen
<i>Tiefgang :</i>	1,90 m
<i>Masthöhe über Wasserlinie:</i>	16,75 m
<i>Segelfläche mit Fock:</i>	69,1 m ²
<i>Stehhöhe im Salon:</i>	1,92 m
<i>Motor: 4-Zylinder Yanmar JH4 E/ 40 KW/ 54 PS,</i>	
<i>Stehhöhe Salon</i>	ca. 1,90 m
<i>Preis mit Standardbesegelung:</i>	242 672 Euro

*Händler: Bootswerft Rolf Müller AG, Bottighofen,
CH-8574 Lengwil, Telefon (00 41) 71/6 88 41 41,
Fax (00 41) 71/6 88 41 46,
www.hallberg-rassy.ch,
E-Mail: rolf.mueller@hallberg-rassy.ch*

Stärken und Schwächen

- + *hervorragende Verarbeitung*
- + *konsequentes Konzept*
- + *gute Segeleigenschaften*
- + *langlebige Konstruktion*
- + *hohe Wertbeständigkeit*
- *Rigg nur eingeschränkt zu trimmen*

Wohnen

gel, dessen Profil mit jeder Umdrehung mehr von „Markise“ zu „Kartoffelsack“ mutiert, wird dort eine Fock angeschlagen, die auch flach bleibt.

Der Gennaker wird an einem kurzen Bugspriet aus Edelstahl gesetzt. Die Bedienung mit dem „Strumpf“ entspricht der Werftphilosophie und ist einfach und sicher.

Der Mast von Seldén hat zwei Salingpaare und ist toppgetakelt. Die Mittelwangen sind unterbrochen. Er steht an Deck. Die Segeltechnik ist also ausgesprochen einfach gehalten. Dafür gibt es einige andere intelligente Lösungen beim Deckslayout. Auf dem Achterdeck befindet sich eine bündig eingelassene Luke mit Stauraum für Festmacher. Die Gasflaschen verschwinden ebenfalls in einer Luke unter dem Seitendeck. Der Ablauf führt direkt durch die Außenhaut, sodass bei einem undichten Anschluss das Gas nicht erst ins Cockpit und von dort durch die Lenzrohre fließt.

Reling, Bug- und Heckkorb erfüllen die Funktion, die man als naiver, nautischer Laie auch von dieser Einrichtung erwartet. Sie bieten soliden Halt. Dafür sitzen die Relingstützen auf einem einlamierten Zapfen, der weit nach unten in den Rumpf ragt. Dadurch kann man sich wirklich daran festhalten, ohne dass man großflächig das Deck verbiegt.

Eine hohe Fußreling sorgt für weitere Sicherheit. Das Deck ist üppig mit Luken ausgestattet, durch die Licht und Luft in die Kabinen kommt. Eine im Vorschiff, in der Nasszelle, im Salon und in der Achterkabine. Daneben wird jeder Raum über Dorade-Lüfter mit Frischluft versorgt. Die Motorraumbelüftung geschieht über den Süllrand.



Oben: Der geräumige Salon. Die Maststütze sitzt direkt am Schott und nimmt deswegen kaum Platz weg.

Rechts oben: Kleine aber durchdachte Pantry mit viel Stauraum für die entsprechenden Utensilien. Dadurch, dass die Schränke hinter das Schott gesetzt wurden, nimmt sie nur minimalen Platz in Anspruch.

Rechts unten: Navigationstisch mit Durchgang in die Achterkabine.

Unten: Die Nasszelle ist Toilette, Bad und Dusche in einem. Der serienmäßig eingebaute Boiler liefert warmes Wasser. Erwärmt wird dieses durch das Kühlwasser des Motors oder durch eine Heizspirale mit Landstrom.





Schöner wohnen an Bord

Wohnen wie daheim, fließend kaltes und warmes Wasser gehören zum Standard einer Hallberg Rassy. Kühlschrank, Backofen, gediegenes Interieur aus hochwertigen Polstern und Khaya Mahagoni.

Geräumige Achterkabine mit großer Doppelkoje, Sessel vor dem „Schminkspiegel“ und einer Einzelkoje. Ein Durchgang führt am „Maschinenraum“ und geräumigem Kleiderschrank vorbei in den Salon mit der Sitzgruppe. Diese kann mit wenigen Handgriffen als Koje umfunktioniert werden. Insgesamt sind damit sechs vollwertige Schlafplätze vorhanden.

Der Fußboden in der Kajüte besteht aus Teaksperrholz mit hellen Adern. Allerdings wird dieser schon serienmäßig mit Teppich ausgelegt.

An Steuerbord vor dem Mastschott ist die kleine aber ausreichende Nasszelle. Dabei ist nur der Boden, der als Duschwanne dient, als fest eingebautes GFK-Teil ausgeführt. Die Wände sind hinterlüftet und die Installationen gut zugänglich.

Davor ist die Vorschiffskabine mit einer über zwei Meter langen Doppelkoje. Diese ist nicht dreieckig, sondern trapezförmig und kann somit auch wirklich in ihrer vollen Länge genutzt werden.

Komfortabel unterwegs sein. Unter diesem Motto hat sich die Werft noch etwas ganz besonderes einfallen lassen. Das Bugstrahlruder wird durch zwei neben der Steuersäule eingelassene Fußschalter betätigt. Eine tolle Lösung. Bei engen Hafenanövern ist dafür nämlich meistens keine Hand mehr frei. mh

Fazit: Es gibt verschiedene Arten, ein Boot zu bezahlen. Die eine ist, beim Kauf zu knausern, Jahr für Jahr in Instandhaltung zu investieren und einen hohen Wertverlust beim Wiederverkauf zu akzeptieren. Die andere Art ist, von vornherein ein wertbeständiges Boot zu kaufen.

Das ist, auf Dauer gesehen, die befriedigendere und vielleicht preisgünstigere Alternative. Minimaler Wartungsaufwand und hoher Wiederverkaufswert zeichnen solche Boote aus. Die Yachten von HR zählten schon immer zu dieser Sparte. Dass eine komfortable und solide Fahrtenschiff bei wenig Wind nicht läuft, ist ein Gerücht. Das Leistungspotenzial der HR 37 ist hoch, denn die Konstrukteure wissen wie man auch schwere Boote zum Laufen bringt. Allerdings wird viel von diesem Potenzial durch die Rollgarderobe wieder reduziert. Das liegt am Eigenerwunsch und nicht am Boot. Die HR 37 kann man ohne Übertreibung als gelungen bezeichnen. Es ist ein Boot für Käufer, die auf dem Boot so wohnen möchten, wie zu Hause. Mit einer Breite von über dreieinhalb Metern und einem Tiefgang von einem Meter neunzig wird die Auswahl des Liegeplatzes eingeschränkt. Auch das gilt es zu bedenken.

Rund 250 000 Euro ist natürlich ein stolzer Preis. Wer aber nur den Kaufpreis sieht, wird diesem Boot nicht gerecht. Ob ein Boot günstig oder teuer ist, sieht man erst nach ein paar Jahren, wenn man es wieder verkaufen will.

