

Hallberg-Rassy 40

Zeitlos und solide



Wer eine klassische Fahrtenyacht von der Stange schätzt, kommt an Hallberg-Rassy nicht vorbei. Konsequenterweise verfolgt die schwedische Werft ihre Linie, kümmert sich wenig um Modetrends und trifft genau den Geschmack einer treuen Fangemeinde, die solide und hochwertige Verarbeitung schätzen.

Doch eine moderne Hallberg Rassy 40 lässt sich kaum noch mit der guten alten „Monsum“ vergleichen, auch wenn sie noch einige Attribute besitzt, die damals den Grundstock für den Erfolg von HR legten – als das wären: das große Mittelcockpit, die feste Windschutzscheibe oder die separate Achterkabine. Ohne Entwicklung geht es jedoch

nicht und dass sich auch bei Hallberg Rassy einiges getan hat, dafür ist neben dem ständigen Dialog mit den Kunden und HR-Vertretungen wie Rolf Müller in Bottinghofen vom Bodensee vor allem der Argentinier German Frers verantwortlich. Seine Modifikationen mit Computer und Designprogramm liegen vor allem im Unterwasserbereich und kommen zu vorderst den

Fahrbericht

Maße

Lüa 12,40 m, Breite 3,82 m,
Tiefgang 1,99m, Gewicht ca. 10 t;
Segelfläche ca. 80 m²

Preis: ab ca. 286 000 Euro o. MwSt



Segeleigenschaften zu gute, erst in zweiter Linie dem Platzangebot, das sich vor allem im Bereich der Achterkabine niederschlägt. Doch gerade das größere Raumangebot ist für einen Fahrtensegler wohlmöglich noch gewichtiger. Frers Modifikationen gegenüber der Vorgängerin HR 39 werden vor allem durch das fülligere Achterschiff und die wesentlich längere Wasser-

Die Hallberg-Rassy 40 ist eine moderne Fahrtensyacht mit guten Segel-eigenschaften.



Technik

linie greifbar. Geblieben dagegen ist das Ruder mit Skeg. Hier könnte Frers noch etwas hinsichtlich Feinfühligkeit tun. Einen Kompromiss – und das keinen schlechten – muss man ebenfalls in dem relativ langen Kiel sehen, zumindest, wenn man ihn mit dem vergleicht, was moderne Rennyachten unter ihren Bauch geschraubt haben – auch wenn die Ballastbombe heute ein gutes Stück moderner geworden ist, als es der Bleikiel der HR 39 war. Ruder- und Kielkonzept lassen keine Zweifel hinsichtlich Fahrtentauglichkeit aufkommen, wo andere Werte als bei einer (IMS-)Rennyacht gefordert sind.

Bescheidene 1 Beaufort an diesem Tag überzeugte uns vor allem von den Leichtwindeigenschaften der HR 40. Denn obwohl die Bedingungen eher für einen Flaufenrenner taugen, denn für eine 10-Tonnenyacht, schlägt sich die HR 40 wacker. Wir erreichen bis zu drei Knoten Fahrt und auch die Höhe am „Wind“ stimmt bei diesem Hauch. Ein neben uns laufender, sportlicher 9,5-Meter-Cruiser-Racer hat jedenfalls auch nicht mehr zu bieten, obwohl er nur ein Drittel unserer HR 40 wiegt. Die HR 40 springt gut an und dürfte problemlos ihre Rumpfgeschwindigkeit von ca. sieben Knoten erreichen, mit einem Schrick in den Schoten auch etwas mehr. Da darf man Frers und der Werft schon etwas zutrauen.

In vielem folgt HR heute dem Trend zur kleinen Crew und deren Wunsch nach Bequemlichkeit und einfachem Handling. Folglich ist unsere HR 40 serienmäßig mit Rollreffgenau und gegen Aufpreis mit einem Rollreffgroßsegel ausgestattet worden. Letzteres für ganz Bequeme über eine Elektrohydraulik ein- und



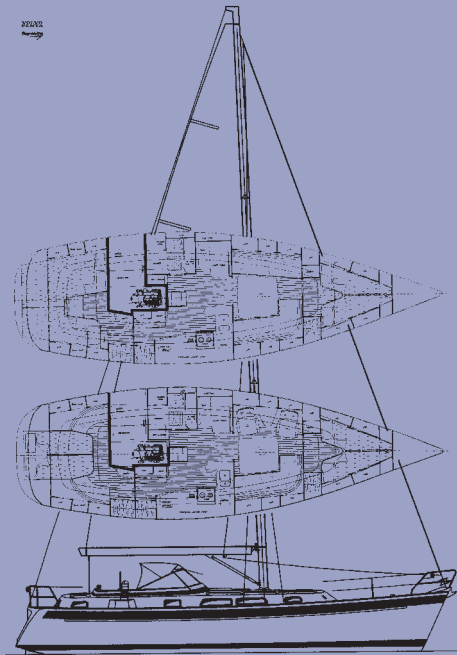
1. Das Cockpit der HR 40 ist groß und bequem. Der Steuermann sitzt gut, auch auf der Kante und hat dann Groß- und Genuawinch perfekt in Reichweite, um einzugreifen.
2. Die Steuerkonsole der HR 40 mit den übersichtlich angeordneten Motorinstrumenten, Autopilot sowie dem Bugstrahlruder, das über die beiden Schalter am Cockpitboden per Fußdruck bedient wird.
3. Solide Klampen und Scheuerleisten.
4. Ein Motor treibt die Großsegelrollrefanlange an.
5. An den Motor kommt man gut von der Seite. Der Motorraum ist groß und bietet ausreichend Platz für den Einbau von Aggregaten wie Stromaggregat, Invertert usw. Die gesamte Technik macht einen sauber verlegten Eindruck.
6. Bei der HR 40 fehlt nichts, was eine gute Fahrtenyacht auszeichnet.

Fotos: hdm





Technische Daten Hallberg-Rassy 40



Lüa	12,40 m
CWL	10,62 m
Büa	3,82 m
Tiefgang	1,99 m
Verdrängung	10 t
Ballast	4,1 t
Rollgroßsegel	42 m ²
Rollgenua	51,6 m ²
Stehhöhe Salon	1,94m
Dieseltank	400 l
Wassertank	370 l
theo. Rumpfgeschwindigkeit	7,91 Knoten
Motorisierung Volvo Penta D2-55	41 kW/ 55 PS.

Preis ab ca. 331 760 Euro inkl. MwSt.

Preis mit Bodensee Zulassung ab 348 638 Euro

Preis des Testbootes ca. 380 000 Euro

Werft: Hallberg Rassy, Hällavägen 6,
SE-47431 Ellös.

Vertrieb Schweiz, Süddeutschland und Österreich:
Bootswerft Rolf Müller AG, CH-8574 Lengwil,
Telefon (0 71) 6 88 41 41, Fax (0 71) 6 88 41 46,
rolf.mueller@hallberg-rassy.ch
www.hallberg-rassy.ch

Stärken und Schwächen

- + gute und aufwändige Verarbeitung
- + gelungenes Fahrtenseglerkonzept
- + gute Segeleigenschaften
- + gute Rollreffsegel
- + hohe Marschfahrt unter Motor
- Steuerrad könnte feinfühlinger sein

Technik

ausrollbar. Großsegel und Genua werden zudem mit elektrischen Winschen dicht geholt, die beide im direkten Zugriff des Steuermanns liegen, so dass die HR 40 sehr gut Einhandtauglich ist. Der Traveller sitzt hinter dem Cockpit. Nichts bis auf die Steuerkonsole stört also im großen, gänzlich freien Cockpit.

Das Rollreffgroßsegel auf unserer HR 40 hat Elvström geliefert und mit senkrechten Segellatten ausgerüstet. Die GFK-Latten sind im oberen Teil mit einem Carbonstück versteift. Diese Technik erlaubt auch bei einem solchen Segel das Achterliek auszustellen. Das ist ein deutlicher Zugewinn bei der Leistungsfähigkeit. Großsegel und die serienmäßige Rollreffgenua mit Schaumstreifen im Vorliek stehen sehr passabel.

Das Rigg von Selden macht wie die gesamte Beschlagsausrüstung, die überwiegend von Lewmar stammt, einen hervorragenden Eindruck und ist trotz der Großsegelrollreffanlage flexibel genug, dass man es über einen Achterstagspanner trimmen kann.

Bei einem modernen Fahrten Schiff ist neben guten Segel Eigenschaften heute auch flotte Fahrt unter Maschinen gefragt, denn wenn schon, denn schon, will man schnell ans Ziel. Hallberg Rassy hat das bei der HR 40 vorbildlich realisiert, indem die Werft auf den Gorifaltpropeller (gegen Aufpreis) mit flexibler Steigung zurückgegriffen hat, der natürlich auf einer Welle sitzt.

Der Rudergänger kann die Steigung und das Profil des Propellers bei Vorwärtsfahrt ändern. Das wird über die Einhebelschaltung des Bootes reguliert, ohne Anwendung von empfindlicher Hydraulik oder komplizierter Mechanik.

Der „overdrive“ wird unter



1. Salon mit Innenausbau in Sapeli.
2. Durchgang zur Achterkabine mit Stehhöhe.
3. Die Schapps sind mit Wegerungen ausgekleidet und haben Belüftungen.
4. Großzügig ist die Pantry.
5. Blick nach Achtern.
6. Der Navigationsplatz – zweckmäßig und groß.



Fahrbericht

Motor bei ruhigem Wetter verwendet und erzeugt die gleiche Geschwindigkeit bei rund 500 U/min geringerer Drehzahl. Das bedeutet weniger Motorlärm, weniger Vibration und reduzierten Brennstoffverbrauch. Wir erreichen damit bei 1500 U/min gut sieben Knoten. In Normalstellung kommt die HR 40 bei 2500 U/min auf eine Marschfahrt von rund 7,5 Knoten. Mehr „Gas“ ist unökonomisch, denn schneller wird die HR 40 kaum noch, da darüber das Heck zu saugen beginnt und eine satte Welle hinterher zu ziehen beginnt. Wir sind also an der Rumpfgeschwindigkeit.

Eine Schwachstelle ist das Getriebe, das Volvo Penta mit dem D2-55 mitliefert, das beim Schalten kräftig knackt. Trotz jahrelanger Verbundenheit will HR daher auf Yanmar-Motoren umsteigen. Wer trotzdem einen Volvo will, der sollte den mit einem hydraulischen Getriebe ordern, denn das Schaltgeräusch kann nur hartgesottene Skipper nicht stören

Die Manövriereigenschaften der HR 40 sind entsprechend den Segeleigenschaften gut. Vorwärts wie rückwärts reagiert die Schweden ohne Verzögerung auf Gas und Ruder. Auch in Rückwärtsfahrt folgt sie brav den Einschlägen nach beiden Seiten. Zusätzlich unterstützt bei unserem Testboot ein Bugstrahlruder die Wendigkeit, selbst in engen Häfen und bei Seitenwind verliert das Rangieren damit jeden Schrecken, zentimetergenau lässt sich die HR 40 rückwärts in die Box manövrieren.

Die Bauqualität der HR 40 lässt kaum Wünsche offen. Der massiv laminierte Rumpf wird im Überwasserbereich mit Divinycellschaum zusätzlich versteift und gleichzeitig isoliert, ist also kein Sandwichbau im ei-

gentlichen Sinne, da Schaum und Innenlaminat keine tragende Funktion haben. Der Unterwasserbereich besteht aus Massivlaminat. In den fertigen Rumpf laminiert die Werft eine massive GFK-Bodengruppe mit Längsstringern und Spanten, die die Kräfte des Kiels und Riggs auffängt.

Alle Beschläge sind solide befestigt, Inspektionsluken garantieren Zugänglichkeit. Das serienmäßige Teakdeck ist sauber verlegt und verarbeitet, zudem rund 12 Millimeter stark, also von Dauer, wenn man nicht zuviel daran herumschrubbt. Eine massive Scheuerleiste schützt den Rumpf vorbildlich.

Das positive Bild setzt sich unter Deck fort, wo ein ansprechender Sapellinnen-ausbau seidenmatt glänzt. Fast alle Schapps sind oben belüftet, der Stauraum ist reichlich, die Pantry ebenso wie Vorschiffkabine, Achterkabine und Nasszelle sehr groß, allerdings etwas auf Kosten des Salons. Fast das gesamte Boot ist mit einer Wegerung ausgekleidet und die Schapps belüftet. In die Eignerkabine kommt man dank einer Stehhöhe von 1,85 Meter als Durchschnitts-europäer erhobenen Hauptes. hdm

Fazit: Wer ein modernes Fahrtenschiff mit guten Segeleigenschaften sucht, kommt an der HR 40 nicht vorbei. Die Behäbigkeit der alten HR hat sie längst abgelagt. Verarbeitung, Ausstattung und vor allem die Segeleigenschaften sind fast ohne Tadel. Die HR 40 setzt für ein modernes Fahrtenschiff Maßstäbe. Der höhere Preis gegenüber Billig-anbietern macht sie durch Langlebigkeit und einen hohen Wiederverkaufswert wett.