

## Hallberg-Rassy 310

### Maße:

Lüa 9,50 m, Breite 3,18 m  
Gewicht ca. 4350 kg  
Segelfläche 47,2 m<sup>2</sup>

### Preis

ab ca. 117 000 Euro o. MwSt.



# So leichtfüßig kann ein

In der Größenklasse unter zehn Meter, die viele andere Werften seit langem vernachlässigen, bietet Hallberg-Rassy mit der 310 eine komfortable und schicke Fahrtenyacht – ein modernes Boot mit Segelambitionen. Die Werft setzt bei ihrem kleinsten Boot zudem verstärkt auf viele bewährte Tugenden, die die Schweden bekannt gemacht und ihnen ihren guten Ruf eingetragen haben.





e Fahrtenyacht sein





Der Salon der HR 310 ist für das kompakte Boot groß. Die Werft verarbeitet viel Holz in traditioneller Verarbeitung.



Breite Kojen im Salon. Die Rückenlehne der Längskoje ist hochgeklappt.



Skylight mit Holzrahmen und Rollo.



Schapp mit Stegen und Wegerung.



Die Pantry ist zur Raumoptimierung nach Achtern gerückt.



Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Die neue Hallberg-Rassy 310 ist mit einer Länge von 9,50 Meter das kleinste Modell der Werft. Und weil sie so kompakt ist, ist die HR 310 gut für den Bodensee geeignet. Das Interesse an dem Boot hierzulande jedenfalls scheint trotz des vergleichsweise gehobenen Preises groß. Zurecht, denn mit einer Breite von 3,18 Meter passt sie in viele Bodenseeboxen und mit dem optionalen Kurzkiel und 1,50 Meter Tiefgang ist der Wasserstand, der ja laut Wissenschaft in den nächsten Jahren im Sommerdurchschnitt eher niedriger sein soll, ebenfalls fast kein Thema. Die eventuell vorhandenen kleinen Nachteile gegenüber dem 1,80 Meter tiefreichenden Standardkiel dürften dabei für einen gestandenen Fahrtensegler eher eine untergeordnete Rolle spielen.

### Konstruktion

Konstrukteur der HR 310 ist wie bei den anderen Modellen das Büro von German Frers, mit dem die schwedische Werft jetzt seit Jahren erfolgreich zusammenarbeitet. Diese Kooperation war entscheidend dafür, dass es den Schweden rechtzeitig gelungen ist, den Absprung vom behäbigen und schweren Fahrtenschiff hin zu einem modernen Typus dieser Spezies zu schaffen, wie das auch das Beispiel der HR 372 zeigt. Wie bei dieser ist Frers auch mit der HR 310 ein guter Kompromiss gelungen, der im reinen Fahrtenbereich in dieser Größenklasse Maßstäbe setzt.

Die HR 310 ist kein Volumenboot, spricht ein Boot, das den Wohnraum an vorderste Stelle stellt und dem alles andere unterordnet. Trotzdem ist das Platzangebot unter Deck für ein Boot dieser Länge und Breite außergewöhnlich gut.

Das hat Frers durch mehrere Konstruktionsmerkmale erreicht, die neben dem Raumgewinn teilweise auch den Vorteile eines höheren Leistungspotential haben.

Einmal ist das Freibord im

Vergleich zu älteren Rassy deutlich höher, zum anderen hat die HR 310 kaum Überhänge, die erfahrungsgemäß eng sind und viel Platz schlucken. Im Gegenteil, der Steven ist fast gerade. Die größte Bootsbreite ist weit nach achtern gerutscht, in etwa im Bereich des Niedergangs. Hinzu kommt ein voluminöses Heck mit einem nach hinten versetzten Cockpit. Das schafft weiteren Platz unter Deck.

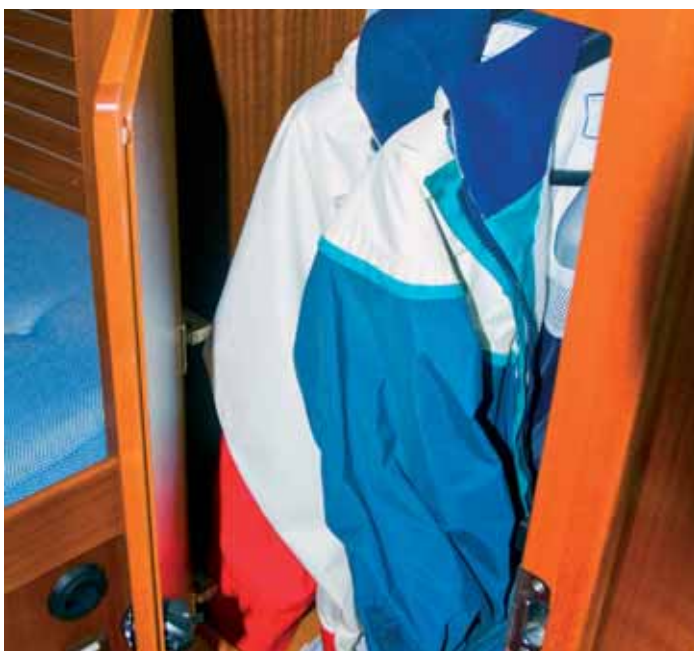
Gleichzeitig hat das Büro von German Frers damit in die Trickkiste modernen Bootsdesigns gegriffen und ein modernes Unterwasserschiff realisiert. Denn zum geraden Steven und langen Wasserlinie kommt ein Vorschiff, das flach ist. Achtern läuft das Unterwasserschiff in einem U-Spant aus, der dem Boot bei Lage eine gute Anfangsstabilität gibt.

Die Linien sind so ausgewogen, dass das bei manchen modernen Konstruktionen zu beobachtende heraushebeln des Hecks, das dann meist in einem Sonnenschuss endet, weil das Ruderblatt Luft zieht, nicht stattfindet. Die HR 310 setzt Segeldruck in Speed und nicht zunächst in Lage um – so wie das heute eben üblich ist.

Mit all diesen Maßnahmen ist ein gelungener Kompromiss entstanden, mit mehr Raum unter Deck bei ansprechenden Linien und mehr Segelleistung, der die Belange des Fahrtenseglers aber berücksichtigt und altgediente Rassy-Segler, die umsteigen wollen, nicht zu sehr überrascht.

### Innenausbau

Besonders gut hat uns der klassische Innenausbau gefallen, für den die Werft helles Mahagoni verwendet. Der kaufmännische Rotstift, der auch bei Rassy die Bootsbauer in den letzten Jahren bei einigen Modellen zu Zugeständnissen zwang, hat hier erfreulicherweise nicht die Richtung vorbestimmt. Zwar ist auch bei Rassy die Wegerung heute an einigen Stellen im Salon aus Kunststoff und an der einen oder anderen Stelle, wo es nicht



Schrankraum in der Achterkabine.

auffällt, werden Kleinigkeiten eingespart. Doch das kann man vernachlässigen. Die weißen Kunststoff-Wege- rungen hellen den Salon auf und setzen Kontraste. Im Vorschiff oder der Achterka- bine dagegen wird wie eh und je Holz verwendet.

Und während bei anderen Werften der Innenausbau umso spartanischer wird, je kleiner das Boot ist, hat Hall- berg-Rassy bei der HR 310 genau das Gegenteil ge- macht und ihr einen gelun- genen und wohnlichen Holz- ausbau spendiert, wie man ihn heute sonst nur noch bei großen und teuren Yachten findet. Kurz gesagt: In der HR 310 sieht es nach Boots- bau und nicht nach Wohn- mobil aus: Das Holz ist sauber verarbeitet, die Ecken gerundet, die Kanten sauber verklebt, man sieht keine Spalten, es gibt hohe Schlin- gerleisten und Handläufe, die offenen Schapps haben Stege, die geschlossenen eine Belüftung – es ist also alles so wie man das auf einem seegängigen Fahrten- boot erwarten darf – klas- sisch modern, aber nicht rein nostalgisch.

### Raumaufteilung

Den Navigationsplatz, auf den man am Bodensee ohne- hin verzichten kann, hat die Werft sozusagen über Bord geworfen und durch eine kleine, rudimentäre Naviga- tionsecke ersetzt. Wo man auf beschränktem Raum neben der Schalttafel allenfalls noch ein kleines Netbook stationieren kann. Hier ist zudem die Schaltzentrale der Bordelektrik, die mit moder- nem BUS-System arbeitet und den Kabelbedarf stark reduziert. Das schafft Platz.

Ebenso der Trick, dass der Konstrukteur die Pantry an Steuerbord weit nach Ach- tern bis unter das Cockpit geschoben hat und sie so vom Salon abgrenzt. Das wird nicht zuletzt durch die hohen Süll im Cockpit mög- lich, die den weiteren Vorteil haben, dass sie schützen und zum bequemen Sitzen bei- tragen. Die Nasszelle ist im Vorschiff vor das Mastschot gewandert.

Mit diesen Maßnahmen



Vorschiffskabine mit breiter Koje und viel Stauraum.

gelingt es einen geräumigen Salon mit einem großen, ab- klappbaren Tisch zu realisie- ren. Die beiden Längskojen kann man Rassy typisch zu- dem durch Hochklappen der Rückenlehnen in zwei breite und lange Kojen verwand- eln, sodass die HR 310 ins- gesamt sechs Schlafplätze bietet. Die Stehhöhe im Sa- lon beträgt 1,85 Meter, im Schnitt liegt sie im gesamten Boot über 1,84 Meter. Groß bemessen sind auch die Ko- jen, die im Vorschiff 206 cm mal 176 cm und in der Ach- terkabine 206 cm mal 143 cm messen. Die Kojenbretter haben Löcher, sodass die Matratzen belüftet werden.

Wo es nur geht hat die Werft Stauraum eingebaut. Schränke, Schubladen, Ablagen und Schabs sind reich- lich vorhanden und dürften kaum zu Engpässen bei den Staumöglichkeiten führen. Das Boot ist hell unter Deck, denn die acht Seitenluken und vier Decksluken lassen Licht und Luft herein und sind alle zu öffnen. Die

Decksluken können mit at- traktiven Rollos abgedunkelt werden.

Bauteile wie Tanks, Motor und Batterien sind Mitt- schiffs konzentriert und wer- den nicht mehr wie früher häufig üblich ungünstig in den Enden eingebaut. So sitzt der Dieseltank mit 100 Liter Volumen unter der Steuerbord-, der Wasser- und Grauwassertank unter der Backbordkoje.

Die Batterien samt Haupt- schalter, selbstverständlich wie vorgeschrieben nach au- ßen belüftet, sind ebenfalls unter der Backbordbank im Salon wassergeschützt ein- gebaut. Zwei Stromkreise mit je 62 Ah speichern die Energie, die man an Bord braucht. Kabinenbeleuch- tung mit Halogen, Naviga- tionslichter mit LED-Technik sparen Strom.

Hervorzuheben ist noch, dass in der hellen Salon- decke mit den eingelegten Mahagonistreifen Inspek- tionsluken für die Befesti- gungen der Winschen und

Klemmen vorhanden sind. Auch die Verschraubungen der Relingstützen sind zu- gänglich und nicht verbaut.

### Bauweise und Decks- beschläge

Die HR ist wie alle Rassys eine Sandwichkonstruktion. So wird ein Schaumkern im Überwasserbereich des Rumpfes und beim Deck ver- wendet. Der Unterwasserbe- reich mit den Wrangen und Stringern ist Massivlaminat.

Die HR 310 hat eine in den Rumpf integrierte Fußreling und Scheuerleiste. Erstere ist mit Teak belegt und an exponierten Stellen mit Edel- stahlleisten gegen Scheuern geschützt. Auf der Scheuer- leiste ist eine Messingleiste verschraubt, die den Rumpf vor Stößen schützt.

Wasser an Deck läuft durch Lenzrohre, die ge- legentlich lustig vor sich hin gluckern, nach unten ab, so- dass es keine schwarzen Streifen an der Bordwand gibt. Ordert man ein Teak- deck, ist es wie von HR ge-





Gemütliche Sitzzecke. Der Platz unter Deck reicht für bis zu sechs Personen.



Schnörkellos und einfach zu reinigen: die Nasszelle.



Die Batterien im Salon.



Bustechnik für die Elektrik.



Rudimentär: die „Navigationsecke“.



wohnt rund einen Zentimeter stark, verschraubt und verklebt.

Die Beschläge, darunter sechs Festmacherklampen aus Edelstahl oder die Relingstützen, sind sehr solide, die Verschraubung der dicken Bolzen, so wie man das erwartet mit Unterlegscheiben und Muttern.

Der Zwei-Saling-Seldemast steht an Deck. Die Kräfte werden über eine verleimte Holzmaststütze, die kaum auffällt im Salon, in den Rumpf geleitet. Oberwanten und Unterwanten stützen das Rigg ab. Sie verlaufen einmal nach innen und außen versetzt auf die Püttings, sodass man eine leichte Passage auf den Seitendecks nach vorne hat.

Es ist so zudem möglich, eine leicht überlappende Genua zu fahren, die zwischen den Wanten geschotet wird und deren Holeyunkte mit kugelgelagerten Schlitten vom Cockpit aus verstellt werden können. Die Fallen laufen in Garagen nach Achtern. Die Vorsegel-Rollrefftrommel der Furlex TD ist wie heute Standard unter Deck im Ankerkasten eingebaut.

Rassy typisch schützt eine feste Scheibe mit abklappbarer Sprayhood das Cockpit. Das ist rund zwei Meter lang, aber eher konservativ, auch wenn es achtern offen ist. Man sitzt gut, auf den Bänken ebenso auf der Kante. Doch ist das Cockpit konstruktionsbedingt schmal. Das hat zwar den Vorteil, dass man sich leicht mit den Füßen bei Lage auf der Gegenseite abstützen kann, beschränkt aber das Platzangebot. Die sechs Kojen entsprechen jedenfalls nicht dem Raumangebot im Cockpit, sodass die HR 310 idealerweise mit zwei bis maximal vier Personen besetzt ist.

Viel Raum nimmt die große gebogene Pinne ein, die man unbedingt mit Ausleger ordern sollte, da sonst der Bewegungsspielraum des Steuermanns stark eingeschränkt ist. Als Alternative wird ein Rad angeboten. Ansonsten liegen alle Trimmeinrichtungen im Griffbe-

reich, sodass Einhandsegeln kein Problem darstellt.

Sehr praxisorientiert ist das Motorenpanel im Sill versenkt eingebaut. Daneben ist eine kleine Schalttafel zur Bedienung der Beleuchtung. Man muss also nicht unter Deck, um sie anzuschalten.

Die Großschot läuft auf einen Fußblock am Boden, einen Traveller gibt es auf Wunsch, doch teilt er das Cockpit.

### Segeleigenschaften

Wie modern das Unterwasserschiff der HR 310 ist, zeigt sich allein daran, wie sensibel das Boot auf die Pinne und Trimmveränderungen reagiert. Die HR 310 liegt perfekt am Ruder und lässt sich sehr feinfühlig steuern, obwohl man merkt, dass man auf einer rund 4,5 Tonnen schweren Yacht und nicht auf einem Leichtwindrenner sitzt.

Stimmt der Trimm nicht, wird das entsprechend über die Pinne an den Steuermann gemeldet, der dann mit Veränderungen am Segel- oder Masttrimm reagieren kann. Alle notwendigen Trimmeinrichtungen sind vorhanden, einschließlich eines gut unteretzten Achterstags.

Die HR 310 vermittelt Segelspaß und Segelleistung, ohne dass sie die Crew überfordert, denn sie bleibt eine gutmütige und stabile Fahrtenyacht. Das ist ein Spagat, der wirklich gelungen ist und der für dieses Konzept spricht. Hier haben Konstrukteur und Werft perfekt zusammengearbeitet, um diese gute Abstimmung zu erreichen.

Die Segelfläche ist ausreichend, aber nicht üppig für ein Leichtwindrevier. Sie verteilt sich auf ein Großsegel mit 25,5 qm und eine Rollgenua mit 21,7 qm. Ein größeres Vorsegel geht nicht wegen der langen Salinge. Für Leichtwindtörns bietet Hallberg-Rassy einen Gennaker an, der an einem Galgen gesetzt wird. Er muss zusätzlich geordert werden, ist aber für den Bodensee zu empfehlen, zumal so ein Segel fast so einfach wie eine



Moderne Rollfockanlage unter Deck.



Heck mit modernem U-Spant.



Die feste Scheibe mit Sprayhood gehört zur Hallberg-Rassy.





Solide Beschläge, geschütztes Schandeck.

doch etwas aus: um die 5,5 Knoten messen wir, zum Teil weniger. Da merkt man, dass dem Segel oben die Überwindung fehlt, die natürlich Power bringt. Mehr Speed kann dann bei bestimmten Kursen der Gennaker bringen.

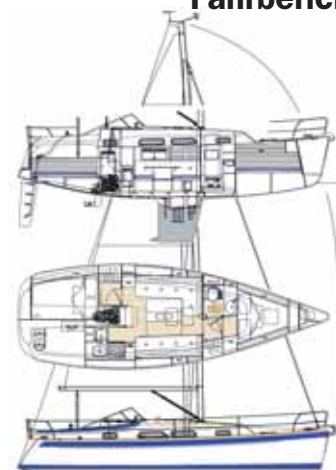
Wer's absolut gemütlich will, der ist mit der Grundbesegelung von Elvström bestens bedient. Wer die Leistung und Agilität der HR 310 ausschöpfen will, dem sei eine hochwertige Segelgarderobe mit zwei Schnellreffs im Groß und ein Traveller empfohlen. Was für ihn richtig und wichtig ist, das muss

jeder Fahrtensegler für sich selbst entscheiden.

Lange Jahre gehörten Hallberg-Rassy und Volvo Penta untrennbar zusammen, in der HR 310 tut ein Yanmar 3 YM 20 C mit Saildrive seinen Dienst, der 16,2 kW / 22 PS leistet. Damit ist die HR bestens motorisiert. Bei 3000 Touren erreichen wir eine Marschfahrt von 6,5 Knoten. Mehr braucht es nicht. Und so feinfühlig wie das Boot unter Segeln zu steuern ist, so leichtfüßig reagiert es auf Schraubenschub und Pinne voraus, in der Drehung und Achteraus. Klappt man den Niedergang hoch, ist der Yanmar von allen Seiten gut zugänglich.

Genau zu handhaben ist. Unsere HR 310 ist zur Rollgenau zusätzlich mit einem Rollgroß mit senkrechten Latten ausgerüstet. Bei drei bis vier Beaufort erreichen wir damit an der Kreuz sehr gute Werte. Der HR 310 kommt ihre lange Wasserlinie zugute. Dicht geschotet bringen wir es bei mit ersten Krönchen auf dem Wasser leicht auf über sechs Knoten. Bei etwas weniger Press steigt die Logge auf rund 6,5 Knoten. Der Wendewinkel bei glattem Wasser liegt unter 45 Grad.

Ein Schrick in der Schot sollte die Logge weiter ansteigen lassen. Doch da bremst uns das Rollgroß



## Fazit

Mit der HR 310 haben die Erfolgsmodelle der Werft in dieser Größenklasse wie die bekannte Monsun, HR 31 oder HR 312 eine würdige Nachfolgerin gefunden. Werftchef Magnus Rassy hat dabei einen mutigen Schritt getan und sein jüngstes Baby, das jetzt seit etwa einem Jahr am Markt ist, auf heute übliche Segelperformance getrimmt. Trotz des modernen Rumpfes ist die HR 310 eine waschechte Rassy geblieben, mehr als vielleicht manches andere Modell. Dazu trägt der handwerklich aufwändige Innenausbau und das gute Raumkonzept unter Deck bei. Die HR 310 ist modern was den Rumpf angeht, kommt der eher traditionalistischen HR-Klientel aber in Verbindung mit dem reichhaltigen Holzausbau trotzdem voll entgegen. Das Cockpit ist gefällig, aber im Vergleich zu den Raumwundern am Markt kleiner. Die Segeleigenschaften an der Kreuz liegen über den Erwartungen, das Boot segelt sich perfekt und liegt bestens am Ruder. Abstriche muss man etwas bei achterlichen Winden machen. Die HR 310 ist der Einstieg in die HR-Klasse, eine Einsteiger-yacht ist das Boot aber schon aufgrund des Preises nicht. Dazu muss man zu tief in die Tasche greifen und für einen Einsteiger ist sie viel zu schade. Ein erfahrener Segler erkennt aber, was er hier bekommt. Etwas vergleichbares findet er auf dem Markt kaum.

## Zahlen

9,42 m	<b>Rumpflänge</b>
8,80 m	<b>LWL</b>
3,18 m	<b>Breite</b>
1,68 kg	<b>Ballast</b>
4,35 t	<b>Gewicht</b>
1,50/1,80 m	<b>Tiefgang</b>
47,2 m <sup>2</sup>	<b>Segelfläche</b>
Yanmar 3CM20C	<b>Motor</b>
16,2 kW/22PS	<b>Leistung</b>
100 l	<b>Dieseltank</b>
100 l	<b>Wasser</b>
100 l	<b>Grauwasser</b>

ca. 139 230 € **Preis inkl. MwSt. zuzüglich Extras wie Teak auf Deck und Rollmast**

Vertrieb: **Bootswerft Rolf Müller, Bottighofen, CH-8574 Lengwil, Telefon +41 (0) 71 / 6 88 41 41, www.hallberg-rassy.ch**

Werft: **Hallberg-Rassy, Hallberg-Rassyv. 1, SE-47431 Ellös, www.hallberg-rassy.com**

### Stärken und Schwächen

- + **Segelleistung**
- + **Stabilität**
- + **Platzangebot**
- + **Innenausbau**
- + **Ausstattung**
- **schmales Cockpit**

Bootssattlerei Persenninge  
Verdecke Beschläge  
Matratzen Polster

Service vor Ort

Meisterbetrieb  
seit über 20  
Jahren

Hildra Bootssattlerei  
Bahnhofweg 6  
78333 Stockach (Espasingen)

**Professioneller Schutz  
für Ihr Boot**

Tel.: 07771 1699  
E-Mail: info@hildra.de  
Internet: www.hildra.de