



Stammhalter

GFK-Klassiker

Hallberg-Rassy 312

Nachfolger haben es oft schwer im Leben. Sie müssen alles einen Tick besser können als ihre Vorgänger. Die Hallberg-Rassy 312 trat in die Fußstapfen der legendären Monsun, und dieser Schuh war ihr keineswegs zu groß, denn kaum ein Serienboot steht auch nach vielen Jahren so hoch in der Gunst zahlreicher Fahrtensegler wie die komfortable Schwedin

Die 312 war eines der großen Erfolgsmodelle der Hallberg-Rassy-Werft und steht noch heute auf der Wunschliste vieler Fahrtensegler ganz oben. Die Konstruktion stammt von Olle Enderlein, dem damaligen Hauskonstrukteur, und dem Werftgründer Christoph Rassy, sie ist durch einen sehr hochbordigen Rumpf mit langem Flossenkiel und Skegruder geprägt. Zwischen 1979 und 1993 verließen 690 Einheiten den Betrieb auf der schwedischen Insel Ellös, bis 1986 als MK1-Version. Die im Anschluss gebaute MK2-Variante (siehe Bild links) unterscheidet sich durch einige Modifikationen vom Vorgängermodell. So wanderten die Fenster vom blauen Rumpfstreifen nach oben in die Aufbauseiten, was mehr Licht unter Deck bringt. Der Aufbau selbst wurde nach achtern verlängert, die gewonnenen Zentimeter kommen besonders den Platzverhältnissen in der Pantry zugute. Die vormals optionale Hundekoje wurde Standard, dadurch ist der Backskistenraum nicht mehr ganz so üppig wie auf frühen Modellen. Darüber hinaus verfügt die HR 312 MK2 über eine geschlossene Nass-



Die Rumpf-Deck-Verbindung wird durch den massiven Teak-Süllrand wirkungsvoll geschützt, die Relingstützen oben auf sind solide verankert



Das Cockpit bietet ausreichend Platz für vier Segler, hinter der festen Scheibe bleibt es lange trocken. Viele Exemplare verfügen über eine Kuchenbude

zelle mit Dusche, die nicht mehr über die ganze Schiffsbreite reicht wie beim Vorgängermodell. Beiden Varianten gemeinsam sind Rumpf und Rigg sowie eine ganz auf das Fahrtensegeln zugeschnittene Inneneinrichtung.

Unter Deck

Die geräumige Pantry am Niedergang ist mit kardanischem Gasherd nebst Backofen ausgestattet, eine Spüle, zahlreiche Schapps und viel Arbeitsfläche stehen ebenfalls zur Verfügung. Letztere haben eine Kunststoffoberfläche in Holzdekor, dies ist sicherlich sehr praktisch und unempfindlich, trifft aber bestimmt nicht jedermanns Geschmack. Die Navigation gegenüber bietet einen großen Kartentisch mit Staufach, zahlreiche Ablagen für Literatur

und Montagemöglichkeiten für Instrumente runden das Bild ab.

Weiter vorn schließen sich eine Längskoje an Backbord sowie ein L-Sofa an Steuerbord an. Die Rückenlehnen können hochgeklappt werden und dienen, mit Leesegeln versehen, als Lotsenkojen. Allerdings bleibt der Platz zur Koje darunter recht gering, in der Praxis werden kaum beide Schlafplätze genutzt werden. Vor dem Hauptschott wurde in der HR 312 MK 1 ein WC-Raum über die ganze Bootsbreite vorgesehen, neben WC und Waschbecken steht hier noch reichlich Schrankraum zur Verfügung. Etwas unschön ist in diesem Bereich der Fußboden. Um mehr Stehhöhe zu erreichen, wurde das Bodenbrett nur schmal geschnitten, dadurch bleiben Stellen des Rumpflaminats sichtbar, dies trifft allerdings nur auf Exemplare

der ersten Bauserie zu. Das Vorschiff bietet durch eine recht hoch angeordnete V-Koje zwei weitere komfortable Schlafplätze. Wie von Hallberg-Rassy nicht anders zu erwarten, ist die 312 sehr hochwertig in Mahagoni ausgebaut, alles ist solide und zweckmäßig angeordnet. Besonders die soliden Rahmenkonstruktionen der Schapptüren erfreuen das Auge. Auch Exemplare mit vielen Meilen auf der Logge präsentieren sich unter Deck häufig fast im Neuzustand. Sind allerdings Lackierarbeiten an den Hölzern erforderlich, ist Finger-spitzengefühl gefragt. Denn statt die Oberflächen einfach nur klar zu lackieren, brachten die Mitarbeiter von Hallberg-Rassy zunächst eine farbige Beize auf das Holz auf, um dem Furnier einen wärmeren Farbton zu geben. Erst danach wurde mehrfach klar lackiert. Bei Ausbesserungen muss man also darauf achten, die Beize mit dem alten Lack nicht wegzuschleifen, andernfalls wird das Holz scheckig. Oft hilft es nur, das komplette Bauteil abzuziehen und den Farbton mittels neuerlichem Beizen anzugleichen.

Unter Deck ist das Schiff mit Vinylbezügen und hellen Paneelen verkleidet, die zwecks Kontrolle der Decksbeschläge demontiert werden können. Die Rumpfsseiten verfügen über eine Wegerung aus Holzlaten, dies hält Kondenswasser von Bettzeug und Polstern fern. Drei große Klappluks, über dem Vorschiff, der Nasszelle und dem Salon angeordnet, sowie zahlreiche Lüfter sorgen für ein gutes Klima ▶



Der Traveller ist für wirkungsvollen Trimm zu kurz und sorgt schnell für angeschlagnene Schienbeine. Fahrtensegler können durchaus darauf verzichten



Typisch Hallberg-Rassy: Warme Holzöne kontrastieren mit den weißen Flächen der Deckenverkleidung. Das Schiff ist für den Gebrauch auf See sinnvoll aufgeteilt, Stauraum gibt es überdurchschnittlich viel. Durch lange Handläufe kann man sich auch bei ruppigem Wetter sicher bewegen



Die Maschine sitzt unter dem Niedergang. Der Zugang ist etwas eng, kann aber durch eine etwas umständliche Demontage der Verkleidung vergrößert werden



Alle Kojen haben ausreichende Liegelänge, die Schapps darüber sind mit Riegeln gesichert. Zum Schlafen werden die Rückenlehnen hochgeklappt



Die Schiebepantriebe sind gut gelagert und verschwinden bei Nichtgebrauch unter der Cockpitducht, für Pötte und Pann ist ausreichend Stauraum vorhanden

unter Deck. Dessen Sandwich-Konstruktion dämmt den Innenraum wirkungsvoll gegen Schall- und Temperatureinflüsse.

Die strukturelle Stabilität ist überdurchschnittlich, großflächig mit dem Rumpf verbundene Püttinge, komplett anlamierte Schotten und zahlreiche Stringer im ganzen Schiff sorgen für eine sehr solide Konstruktion. Ein Blick in die Bilge offenbart einen tiefen Kielsumpf, der Bleiballast ist eingelegt und überlamiert. Der Mast steht auf dem Hauptschott, das durch einen massiven Mahagoniposten zusätzlich verstärkt wurde.

An Deck

An Deck wird der Fahrtencharakter der 312 ebenfalls deutlich. Ein großes Vordeck mit geräumigem Ankerkasten bietet viel Platz zum Wechseln der Vorsegel oder zum Sonnenbaden, eine hohe Seereling, breite Seitendecks und lange Handläufe auf dem flachen Aufbau sorgen für sichere Bewegungen auch bei schlechtem Wetter. Das Cockpit ist tief, hohe Sülls geben der Crew viel Schutz. Die Duchten haben den richtigen Abstand zueinander, man kann sich mit den Füßen gut in Lee abstützen. Zwischen den Duchten wurde ein Traveller montiert, der aber mehr stört, als dass er von Nutzen ist. Für einen effektiven Großsegeltrimm ist er definitiv zu kurz, darüber hinaus ist fraglich, ob er bei der reinen Fahrtenausrichtung der ganzen Konstruktion grundsätzlich notwendig ist. Ein kräftiger Baumniederholer sowie eine kraftsparende Großschotuntersetzung helfen hier deutlich mehr, die serienmäßigen Taljen waren etwas schwach ausgelegt, dürften aber mittlerweile von den meisten Eignern ersetzt worden sein. Das Topprigg von Seldén steht an Deck und ist mit vorderen sowie achteren Unterwanten sicher verstaggt. Ein hohes Süllbord sowie breite Deckflächen erleichtern die Arbeit, kleine Lenzrohre im Seitendeck führen Spritzwasser schnell ab. Durch die feste Scheibe vor dem Cockpit muss auch die Crew erst spät ins Ölzeug steigen. Die Fallen und Reffleinen werden üblicherweise am Mast bedient. Obwohl damals ein Extra,



Solide Sache: Die Püttinge sind stabil mit den Rumpfanlamierten GFRK-Knien verbolzt

ist die Mehrzahl der Hallberg-Rassy 312 mit einem Teakdeck versehen, das von der Werft in exzellenter Bootsbaugqualität mit schöner Fischung verlegt wurde. Zu dieser Optik passt auch der solide Teak-Süllrand, der die Rumpf-Deck-Verbindung wirkungsvoll schützt. Eine im Rumpf eingeformte Scheuerleiste mit aufgeschraubter Messingschiene sorgt dafür, dass auch verpatzte Anlegemanöver relativ glimpflich verlaufen können.

Unter Segeln

Unter Segeln verhält sich die HR 312 eher gutmütig, sie braucht etwas Wind, um ins Laufen zu kommen. Ab drei Beaufort beginnt die Schwedin zu marschieren, Wendewinkel knapp unter 100 Grad sind für ein Fahrtenschiff in Ordnung. Wesentlich wohler fühlt sich die Schwedin auf raumen Kursen, hier kommt die lange Wasserlinie zum Tragen, die erreichbaren Geschwindigkeiten kommen durchaus an die Werte modernerer Boote heran. Zum Wenden reichen auch geringe Geschwindigkeiten aus, die große Masse schiebt das Boot sicher durch den Wind. Das völlige Unterwasserschiff mit tiefem V-Spant vorn sorgt dafür, dass auch ruppige Seen stets weich genommen werden, bis maximal fünf Beaufort kann am Wind Vollzeug gefahren werden. Gerefft wird per Bindereff am Mast, fast alle Hallberg-Rassys sind darüber hinaus mit einer Rollreffanlage ►



Hallberg Rassy 312 MK1, zu erkennen an den Rumpffestern und dem nur angedeuteten Aufbau. Die spätere Variante MK2 wurde nicht nur optisch, sondern auch in der Innenaufteilung modifiziert

für die Vorsegel ausgerüstet. Das Schiff ist sehr steif, störende Luvrigkeit tritt auch bei größeren Krängungswinkeln nicht auf.

Unter Maschine

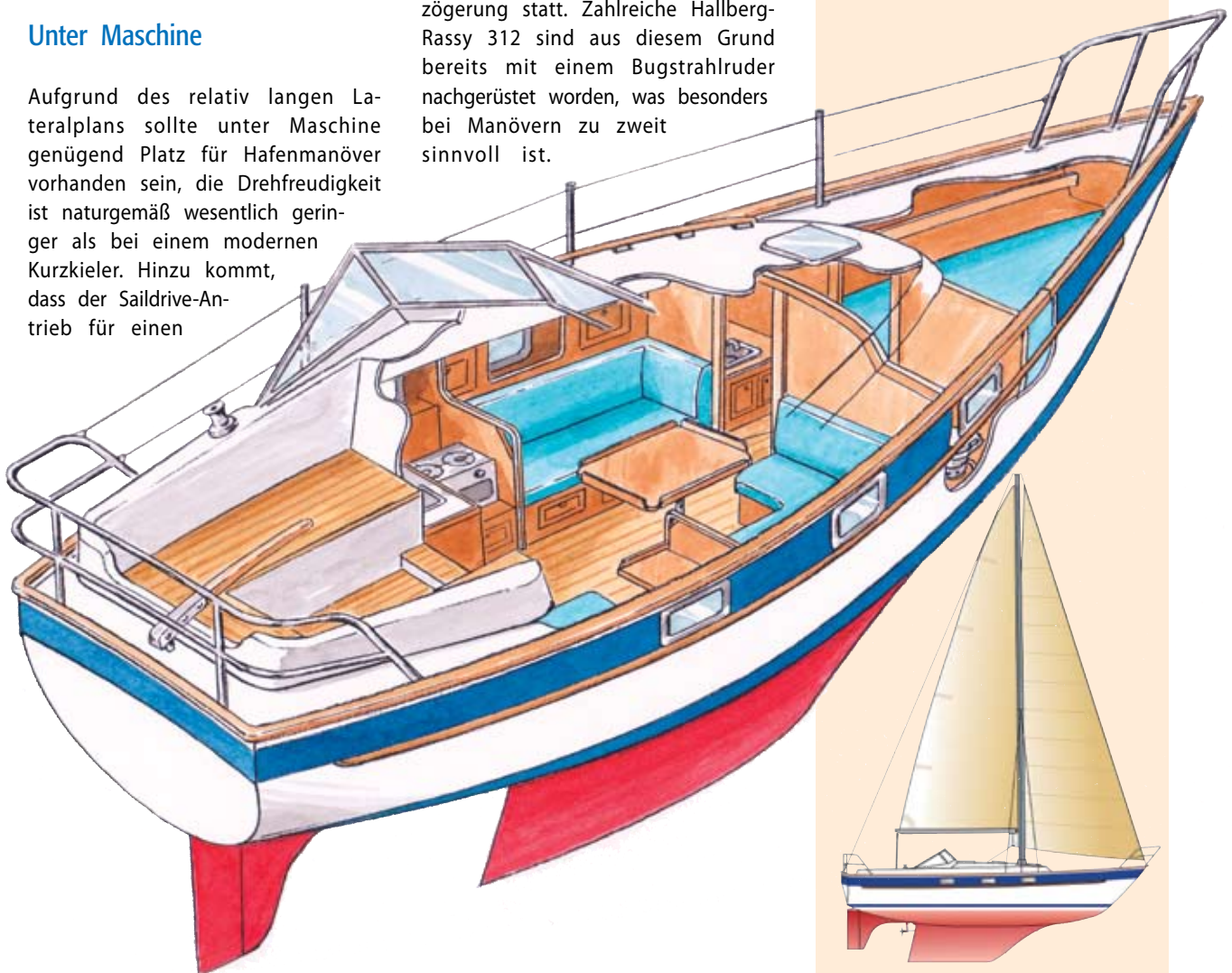
Aufgrund des relativ langen Lateralplans sollte unter Maschine genügend Platz für Hafenanöver vorhanden sein, die Drehfreudigkeit ist naturgemäß wesentlich geringer als bei einem modernen Kurzkieler. Hinzu kommt, dass der Saildrive-Antrieb für einen

großen Abstand zwischen Ruderblatt und Propeller sorgt, eine Anströmung des Ruders und damit die Drehbewegung findet mit etwas Verzögerung statt. Zahlreiche Hallberg-Rassy 312 sind aus diesem Grund bereits mit einem Bugstrahlruder nachgerüstet worden, was besonders bei Manövern zu zweit sinnvoll ist.

Technische Daten

Hallberg-Rassy 312

Konstrukteur	Olle Enderlein
Werft	Hallberg-Rassy Schweden
Takelung	Topp
Bauweise	Rumpf GFK massiv
Deck	Sandwich
Länge ü.A.	9.42 m
LWL	7.70 m
Breite	3.08 m
Tiefgang	1.62 m
Verdrängung	5.000 kg
Ballast	ca. 2.200 kg
Segelfläche a.W.	51 qm
Spinnaker	72 qm
Kojen	6/7
Motor	Volvo Penta 20/28 PS
Neupreis 1980	ca. 55.000 Euro
Gebrauchtboote	ab 50.000 Euro
Internet	www.hallberg-rassy.se www.classic-hrs.com





Die Nasszelle verläuft auf dieser MK1 über die gesamte Schiffsbreite. Auf See fehlen allerdings Haltegriffe

Der serienmäßig installierte Volvo-Penta-Diesel mit 28 PS beschleunigt das Schiff unter Vollast bis auf über sieben Knoten, in Marschfahrt sind es immer noch knapp sechs. Die Leistung reicht also auch für ruppige Tidenreviere aus. Die Maschine ist unter dem Niedergang eingebaut, der für Wartungsarbeiten etwas umständlich demontiert werden kann.

Fazit

Durch die gute Reputation der Werft werden auch gebrauchte HR 312 hoch gehandelt. Aufgrund der hohen Bauqualität sind wenig Probleme zu erwarten. Bei einigen Exemplaren löst sich die Verklebung der Vinyl-Innenverkleidung, die obendrein verspakt sein kann. Der Großteil der Rassys ist mit einem Teakdeck ausgestattet, dessen Zustand und Alter bestimmen den Preis des Gebrauchtbootes in großem Maße. Einen kritischen Blick ist auch das Ruder wert, hier kommt es häufig zur Wasseraufnahme über Welle und Fingerlinge. Eher ärgerlich ist auf Mk1-Versionen die vorliche Neigung des Brückendecks, hier bleibt häufig Wasser stehen, und der Teakbelag gammelt. 