



Das Langfahrtschiff *Hallberg-Rassy 36* lässt sich auch von einer kleinen Crew sicher segeln



Seeschiff

Hallberg-Rassy 36

Eine ausgereifte Konstruktion: Die *Hallberg-Rassy 36* überzeugt auch zehn Jahre nach dem Stapellauf des ersten Bootes durch hohe Qualität und seegerechte Ausstattung

Von Peter Hahne Grafik: Jochen Peschke

Mit bislang 575 verkauften Einheiten zählt die *HR 36* heute zu den Bestsellern von *Hallberg-Rassy*. 1990 gehörte sie zu den ersten Booten einer neuen Designlinie, für die der Konstrukteur Germán Frers verantwortlich zeichnet. Seit 1988 ist der Argentinier Hauskonstrukteur in Ellös; in den

siebziger und achtziger Jahren war er weltweit einer der wichtigsten IOR-Konstrukteure. Aber auch viele Fahrtschiffe stammen aus seiner Feder, so die *Swan 51* (1982) und die *Swan 46* (1983) der finnischen Werft *Nautor*.

Die gut ausgewogenen Linien der *HR 36* entsprechen dem, was Ende der

achtziger Jahre im Fahrtschiffbau „state of the art“ war: Lange Überhänge am Bug und am negativen Spiegelheck, ein fast mittschiffs liegender Hauptspant und das sich deutlich verjüngende Achterschiff sind auf modernen IMS-Kreuzern genauso selten zu sehen, wie das recht füllige Unterwasserschiff mit

dem großflächigen Kiel und dem durch einen Skeg geschützten Ruder. Das hohe Freibord bietet der Crew Schutz und schiebt den Reffpunkt – nämlich die Krängung, bei der Wasser an Deck kommt – nach hinten. Auch wenn solche Linien nicht gerade herausragende Segelleistungen bewirken, lassen sie doch ein gutes Fahrten-schiff erkennen, das seefreundliches Verhalten und Lebenskomfort an Bord verspricht.

Anders als ihre kleineren Schwesterschiffe *HR 31* und *HR 34*, die je eine konventionelle Plicht im Achterschiff besitzen, ist die *36* mit einem Mittel-Cockpit ausgestattet. So zählt sie schon zu den Langfahrtyachten von *Hallberg-Rassy*, obwohl sie mit einer Rumpflänge von etwas mehr als elf Metern auch von einer kleinen Crew noch ohne Hydraulik gesegelt werden kann.

1995 wurde das Achterschiff der *HR 36* überarbeitet: Das Heck ist jetzt etwa 30 Zentimeter breiter als das der ursprünglichen Version *MK I*. Außerdem erhielt die Yacht erst jetzt das negative Spiegelheck mit der eingearbeiteten Badeplattform. Bei gleich gebliebener Deckslänge wurde der Rumpf mehr als 40 Zentimeter, die Wasserlinie sogar um fast 70 Zentimeter länger.

Der Rumpf der *36* besteht wie der aller *Hallberg-Rassy*s unterhalb der Wasserlinie aus einem starken Massivlaminat und über Wasser aus Sandwichlaminat mit Divinycellschaumkern. Rovinggewebe geben dem Rumpf zusätzliche Festigkeit. Der Rumpf, der eine tiefe Bilge hat, ist mit einem System aus GFK-Stringern und -wrangen versteift, in das der Kielflansch und das Motorfundament eingearbeitet sind. 17 Edelstahlbolzen mit je 20 Millimetern Durchmesser halten den Bleikiel.

Alle tragenden Schotten sind beidseitig einlamiert; auch dies macht die Rumpfkonstruktion fest. Schließlich sind Rumpf und Deck nicht wie üblich miteinander verklebt und verbolzt, sondern sie werden zu einer wasserdichten Einheit zusammenlamiert. Ein um das Deck laufendes Süll trägt in Epoxidharz eingegossene Stangen aus rostfreiem Stahl, die als Anker der Seerelingsstützen fungieren; eine aufwendige Lösung, die den Seezaun aber besonders Vertrauen erweckend erscheinen lässt.

Hohe Festigkeit hat ihren Preis: Mit 7,5 Tonnen Verdrängung (Werftangabe) ist die *HR 36* nicht gerade ein Leichtgewicht.

Das Boot wird mit einem Rad gesteuert, das per Bowdenzug einen groß dimensionierten Ruderquadranten bewegt. Drei Rollenlager halten das Ruder; das obere Lager liegt etwa auf Höhe der Kojen und ist von der Achterkabine aus gut zugänglich. Hier steckt man auch die Notpinne auf, falls einmal ein Bowdenzug brechen sollte. Erfreulicherweise enthält das Dach der Achterkabine eine große Fluchtluke, so dass man im Notfall auf der Achterkoje stehen und den Oberkörper nach außen stecken kann; so hat man Sicht nach vorn und kann die Notpinne mit den Füßen bedienen. Wer – und das ist unbedingt empfehlenswert – einen Autopiloten gekauft hat, braucht die Notpinne nicht, da der Autopilot direkt am Ruderquadranten ansetzt.

Der Zweimalings-Mast des Toppriggs steht an Deck und wird unter Deck von einer massiven Mahagonistütze getragen. Kräftige Püttinge, die in der



Das kleine Ruderrad lässt dem Steuermann Bewegungsfreiheit

richtigen Zugrichtung angebracht sind, leiten die Kräfte der Wanten und Stagen in den Rumpf ein. Eine Rollfock gehört zur Standardausstattung, während das Rollgroß des von uns gesegelten Bootes als Extra gilt. Mit Kreuzfock und Groß ergibt sich am Wind eine Segelfläche ►

Die Werft: Unter Fahrtenseglern gilt *Hallberg-Rassy* als alteingesessenes Traditionsunternehmen. Tatsächlich ist die Werft noch nicht einmal 30 Jahre alt; sie entstand aus der Konkurrenz zweier Bootsbauer, die niemals Partner waren: In den späten vierziger Jahren begann Harry Hallberg in Kungsviken auf der Bootsbauerinsel Orust mit dem Bau hölzerner Folkeboote und des schwedischen Königskreuzers (Kungskryssaren). Auch das erste Serienboot der *Hallberg-Werft*, die von Harry Hallberg gezeichnete *P-28*, besaß anfangs noch einen Rumpf aus Mahagoni. 1955 wurde die erste *P-28* fertiggestellt. Acht Jahre später erkannte Hallberg die Vorzüge von glasfaserverstärkten Kunststoffen für den Serienbootsbau und ging dazu über, die *P-28* aus GFK zu laminieren. In vielen verschiedenen Variationen war das Boot fast zwanzig Jahre lang auf dem Markt. Christoph Rassy, ein bayrischer Bootsbauer vom Starnberger See, kam 1962 nach Schweden, um endlich richtige Seeschiffe bauen zu können. Als Harry Hallberg mit

seinem Betrieb auf ein größeres Werftgelände in Ellös im Südwesten von Orust umzog, kaufte Christoph Rassy das alte Werftgelände in Kungsviken.

Auch er baute zunächst Holzboote: Sein erster großer Erfolg, die 1966 von Olle Enderlein konstruierte *Rassy 35*, bestand anfangs aus Mahagoni und erhielt erst 1969 einen GFK-Rumpf. Mit ihrem Mittelcockpit und der festen Windschutzscheibe galt die Yacht in den sechziger Jahren als revolutionär; bis heute bestimmen diese Details das Design von *Hallberg-Rassy*-Yachten.

1972 übernahm Christoph Rassy die Werft von Harry Hallberg, nachdem der sich aus dem Geschäftsleben zurückgezogen hatte. Die neue Werft erhielt den Namen *Hallberg-Rassy* und stellte 1973 ihr erstes eigenes Modell der Öffentlichkeit vor. Dieses Boot wurde zu einem Riesenerfolg: Bis 1983 verkauften die Schweden mehr als 900 *Monsun 31*.

Heute umfasst das Angebot von *Hallberg-Rassy* acht Bootstypen in der Größe von 31 bis 62 Fuß.



Der Salon: klassisch und seegerecht



Die Pantry: sicherer Stand für den Smut



Der Kartentisch: in Rufweite zur Cockpitcrew

von 65 Quadratmetern; die daraus resultierende spezifische Segelfläche von 8,7 Quadratmetern pro Tonne Verdrängung ist nicht eben üppig: Dieses Schiff braucht Wind, um von der Stelle zu kommen.

Beachtlich: *Hallberg-Rassy* versichert, dass jedes Boot vor der Verladung ins Wasser kommt und ausgiebig Probe gesegelt wird. Als künftiger Eigner einer neuen Yacht sollte man sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, die ersten Schläge mitzusegeln.

Unter Motor: Wir haben die *HR 38* an einem sonnigen Vorfrühlingstag Anfang April gesegelt, an dem ein Zwischenhoch etwas Wärme, aber nur wenig Wind mit sich brachte. Auf glattem Wasser konnten wir die Fahreigenschaften unter Maschine ausprobieren.

Es gehört zur Geschäftsphilosophie von *Hallberg-Rassy*, nicht mit Antriebsleistung zu sparen: Der zur Standardausstattung gehörende *Volvo Penta MD 22P* holt denn auch üppige 42 Kilowatt (57 PS) Power aus seinen vier Zylindern, die er mit einer konventionellen Wellenanlage und einem Faltpropeller ins Wasser bringt. Der Faltprop ist ein Extra; standardmäßig hat das Schiff einen dreiflügeligen Festpropeller. Um die Rumpfgeschwindigkeit von 7,8 Knoten zu erreichen, müssen wir Vollgas geben. Das Heck taucht dabei bis über die Badeplattform weg, und der Rumpf lässt eine gewaltige Heckwelle hinter sich – mehr Speed ist nun wirklich nicht mehr drin.

Mit 2.400 Umdrehungen pro Minute laufen wir sieben Knoten schnell, und das Heck taucht wieder auf. In der Achterkajüte ist es mit 82,8 dB(A) allerdings recht laut. Wir drosseln den Motor auf 2.400 Umdrehungen pro Minute und sind damit immer noch 6,6 Knoten schnell. Dies ist eine angenehme Reisegeschwindigkeit, die Sprit spart und die Nerven schont, denn der Schalldruck liegt jetzt im ganzen Schiff unter 77 dB(A). Aus dieser Geschwindigkeit heraus können wir das Boot in zwölf Sekunden aufstoppen und brauchen dafür nicht einmal eine Schiffslänge Raum. In Rückwärtsfahrt wandert das Heck nur ganz dezent nach Steuerbord aus. Schon mit etwa einem Knoten Fahrt reagiert es auf das Ruder und bewegt sich willig in die Richtung, die der Steuermann wünscht. Auch

in Vorfahrt erweist sich das Boot als erstaunlich wendig: Einen 360-Grad-Kreis, dessen Durchmesser wenig mehr als eine Schiffslänge beträgt, durchfahren wir in 25 Knoten. Mit dem verhältnismäßig kleinen Rad hat man das Schiff gut unter Kontrolle. Nachdem wir die noch sehr neuen Bowdenzüge etwas nachjustiert haben, zeigt sich die Steuerung als angenehm leichtgängig, ohne dass man den Kontakt zum Schiff verliert. Da der Propeller kurz vor dem Ruder liegt und dieses wirkungsvoll anströmt, können wir mit einigen kurzen Motorschüben Vor und Zurück das Schiff „auf dem Teller“ drehen.

Mit Tankkapazität hat die Werft nicht geizigt: Als echtes Langfahrtschiff kann die *HR 36 350* Diesel bunkern. Das dürfte bei sparsamer Fahrweise für knapp 600 Seemeilen unter Motor reichen – genug, um durch die Doldrums zu motoren.

Unter Segeln: Zunächst setzen wir das Rollgroß allein und lassen das Boot mit halbem Wind laufen. Das Segel lässt sich problemlos und ohne zu hakeln setzen. Für Segelmanöver muss man an den Mast, da die Fallen nicht ins Cockpit umgelenkt sind. Auf dem breiten Deckshausdach lässt sich unter diesen Wetterbedingungen wunderbar arbeiten; wenn es stark weht, ist es jedoch angenehmer, die Segel vom Cockpit aus setzen zu können.

Ungewöhnlich: Obwohl eine Mastrolleinrichtung gefahren wird, ist das Achterliek mit „normalen“, also horizontal stehenden Latten ausgesteift. Die Latten bestehen aus dünnen Metallprofilen, die sich aufrollen lassen; dem Stand des Segels kommt das zugute. Leider ist es aber so flau, dass wir mit dieser Besegelung kaum an den Wind gehen, geschweige denn eine Wende fahren können. Also rollen wir die Kreuzfock aus und steuern unter eine der wenigen Cumuluswolken am strahlend blauen Himmel, wo wir auf etwas Thermik hoffen.

Zwischen fünf und neun Knoten Wind finden wir; genug um verschiedene Kurse zum Wind abzufahren. Wie angesichts der relativ kleinen Segelfläche und der großen Verdrängung zu erwarten war, sind die Segelleistungen nicht eben berauschend.

Trimmen wir die Segel bauchig, erreicht das Boot zwar am Wind gut vier Knoten Fahrt, geht aber mit satten 100 Grad durch den Wind. Flachen wir das Tuch ab, werden wir deutlich langsamer, brauchen aber nur noch 90 Grad für die Wende. Höhen von 45 bis 50 Grad am wahren Wind sind nicht sensationell; mit einer frischeren Brise wird die *HR 36* aber mit Sicherheit erheblich bessere Leistungen zeigen. Sie ist nun mal kein Leichtwindrenner und für diesen Zweck ja auch nicht gebaut.

Der schwache Wind reicht nicht aus, um das Schiff gegen seine große Stabilität spürbar zu krängen. Mit maximal zehn Grad Lage segelt die *HR 36* auf allen Kursen ausgeglichen: Wenn der Segeltrimm steht, kann man das Ruder getrost loslassen, und das Boot läuft unbeirrt geradeaus weiter.

An Bord lässt sich bestens leben und arbeiten. Das Rigg bietet eine Menge an Trimmmöglichkeiten, und wir können die Segel genau justieren. Die Holeyunkte der Genua sind auch unter Last stufenlos verstellbar. Gut: Der Steuermann kann von seinem Arbeitsplatz aus beide Segel bedienen. Der Traveller für die sechsfach geschorene Großschot liegt hinter seinem Rücken auf dem Dach der Achterkabine und ist mit wenigen Handgriffen zu verstellen. Und auch die beiden großen selbstholenden Genuawinschen liegen in seiner Reichweite. Außerdem ist das Steuerrad klein genug, um schnell und ohne allzu viel Turnerei über die Duchten nach vorn gelangen zu können.

Die Sicht aus dem Cockpit heraus ist unbeeinträchtigt. Das Unterliek der Genua ist so hoch geschnitten, dass man unter ihm hindurch auch nach Lee schauen kann. Und richtig toll finden wir die von einigen Seglern belächelte feste Windschutzscheibe aus gehärtetem Glas auf dem Deckshausdach. Sie bietet viel Schutz vor kaltem Wind und überkommender Gischt – sofern es weht, natürlich! – ohne jedoch wie eine konventionelle Sprayhood die Sicht einzuschränken. Wer es zugiger wünscht, kann die mittlere Scheibe öffnen.

Im geschützten Cockpit finden vier Personen bequem Platz; für eine größere Crew dürfte es allerdings eng werden.

Unter Deck: Über den Niedergang aus rutschfestem Holz steigen wir hinab in den Salon. Massive Handläufe links und rechts vom Niedergang geben uns sicheren Halt. Erfreut stellen wir fest, dass die *HR 36* auch unter Deck ein echtes Seeschiff ist – und sich so von der Mehrzahl moderner Serienyachten positiv abhebt. Das beginnt mit der Naviecke, die in Fahrtrichtung unmittelbar neben dem Niedergang an ■

Backbord liegt; so ist die Cockpitcrew immer in Rufnähe. Der Navigator hat hier einen richtigen Arbeitsplatz mit einem bequemen Sitz, auf dem er auch bei Lage Halt findet, und einem Kartentisch, der groß genug für einmal gefaltete BSH-Karten ist.


Der Durchgang zur geräumigen Achterkabine schließt sich an die Naviecke und nicht an die Pantry an: Gut, denn wenn es dort einmal brennen sollte, können die Bewohner der Achterkabine durch diesen Gang flüchten. Zusätzlich ist in der Decke der Achterkabine noch eine große Fluchtluke eingebaut.

Auch die Pantry ist vorbildlich: Sie ist L-förmig in eine Nische an Steuerbord neben dem Niedergang eingebaut. Mit Eisbox, Backofen, Doppelspüle und vielen Staufächern ist sie komfortabel ausgestattet und so angeordnet, dass der Smut sich bei jedem Seegang sicher einkeilen kann und doch alle Gerätschaften im Griff hat.

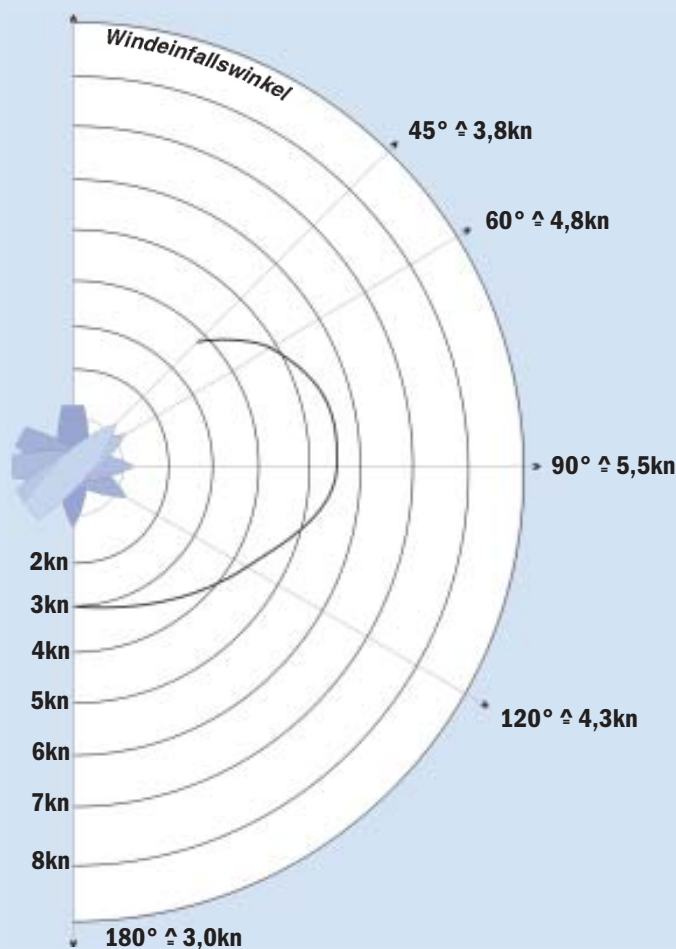
Beide Längssofas im Salon sind vollwertige Seekojen: Mit einem Griff ist die Lehne hochgeklappt und eine bequeme Liegefläche hergestellt. Leicht lässt sich ein Leesegel riggen, so dass man hier auch entspannen kann, wenn es draußen ruppig zugeht.

Auch die kompakte Nasszelle ist so eingerichtet, dass man zwar ohne Verrenkungen die Hose fallen lassen kann, dann aber auf dem Klo sitzend oder vor dem Waschbecken stehend sicheren Halt findet. Gefallen hat uns, dass unter Deck nicht nur durch Fenster und große Luken gelüftet werden kann, sondern eine Zwangsbelüftung auch unterwegs und bei schlechtem Wetter vor Spak und Muff schützt. Den Salon versorgen zwei große Doradelüfter mit Frischluft; auf den Dächern von Vor- und Achterkabine ist jeweils ein Elektroluxventilator angebracht.

Ein weiteres gutes Detail: Die Mastkabel laufen durch einen Schwanenhals in einen Schaltkasten unter Deck.

Fazit: Die *HR 36* wirkt mit ihren konventionellen Linien nicht besonders aufregend. Sie ist aber ein echtes Fahrten-schiff, dessen konstruktive Festigkeit, Bedienfreundlichkeit und Einrichtung auch lange Fahrten über offene See zulassen. Der vergleichsweise hohe Preis ist durch die umfangreiche Ausstattung und die ausgezeichnete Bauqualität begründet. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 5 bis 9 Knoten = 2 bis 3 Beaufort
Wellenhöhe: 0,1 Meter
Besegelung: Groß und Kreuzfock etwa 65 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion) DM 413.607,-
inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten:

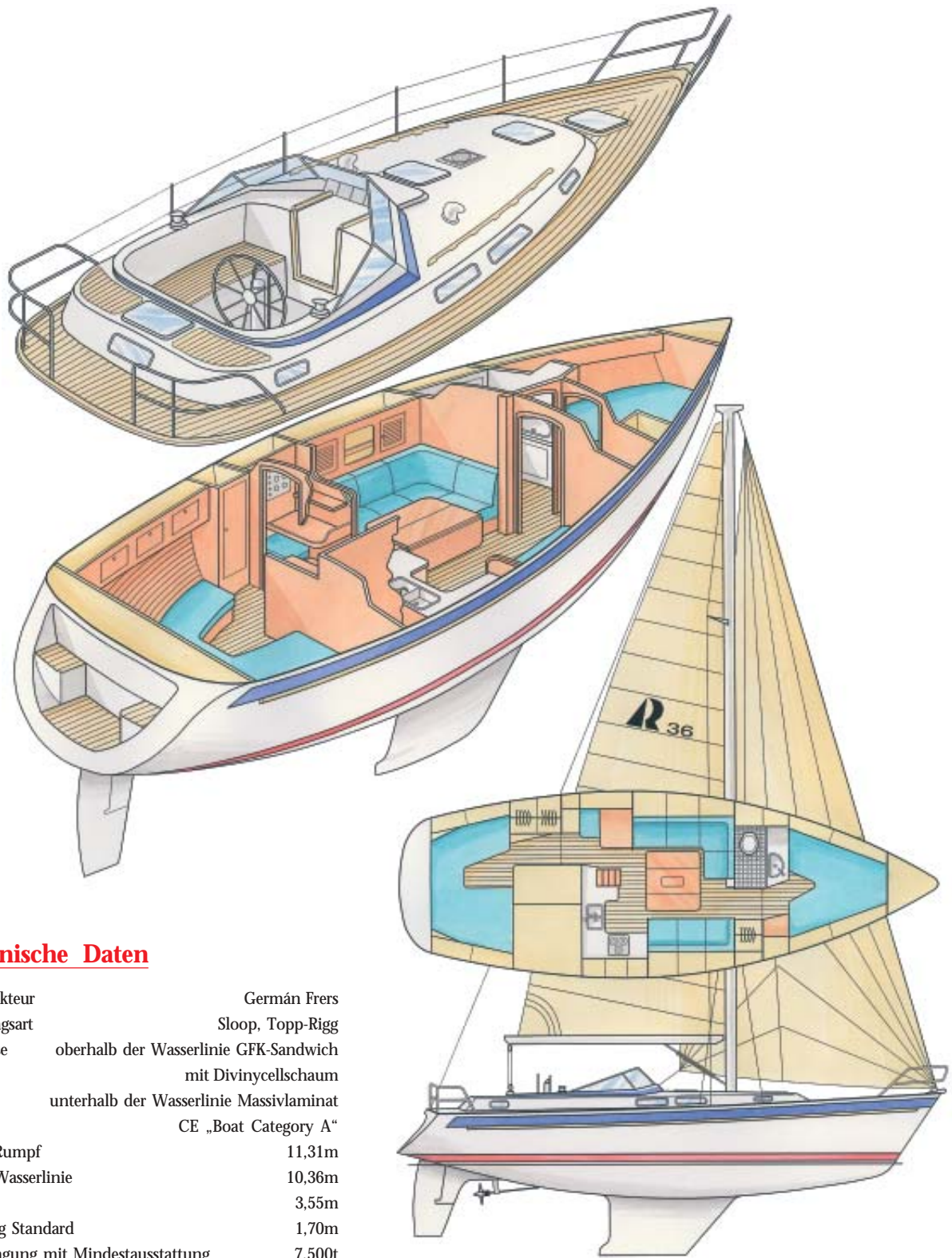
Konventionelles Groß und Rollfock, *Seldén*-Rodkick, je zwei selbsttholende Fall- und Genuawinschen, vier Skylights und neun Fenster, zwei Dorade- und zwei Elektroluxventilatoren, BSH-Beleuchtung und Decklicht, Pantry mit zweiflammigem Gasherd und Backofen, Kühlbox mit Kompressor, Druckwasseranlage, Warmwasserboiler, Webasto-Dieselheizung, zwei Verbraucherbatterien je 140 Ah, Starterbatterie 62 Ah, *Volvo-Penta MD 22P* Vierzylinder-Diesel 42 Kilowatt.

Hallberg-Rassy Deutschland

Horst von Hörsten

Tel: 04 561 - 55 86 48

Fax: 04 561 - 55 86 49



Technische Daten

Konstrukteur	Germán Frers
Takelungsart	Sloop, Topp-Rigg
Bauweise	oberhalb der Wasserlinie GFK-Sandwich mit Divinycellschaum unterhalb der Wasserlinie Massivlaminat CE „Boat Category A“
Länge Rumpf	11,31m
Länge Wasserlinie	10,36m
Breite	3,55m
Tiefgang Standard	1,70m
Verdrängung mit Mindestausstattung	7,500t
Ballast	3,400t
Ballastanteil	45,3%
Segelfläche am Wind (Standard)	65,0m ²
Großsegel	30,5m ²
Kreuzfock	34,5m ²
Genua	39,7m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	15,5m
Maschine	Volvo Penta MD 22P 42 Kilowatt
Tankkapazität Diesel	345l
Tankkapazität Wasser	355l
Stehhöhe Salon maximal	1,91m
Anzahl der Kojen	6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,79kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,19/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,12/1
spez. Segelfläche	8,67m ² /t

Stabilitätsdiagramm Hallberg-Rassy 36

