

Von Jochen Halbe



Abbildungen: Copyright Hallberg-Rassy

Noch vor der offiziellen Weltpremiere hatte Jochen Halbe die Chance, die neue HR 54 in den Schären vor Ellös zu segeln, nachdem Werftchef Magnus Rassy die Yacht in seinem Sommerurlaub schon auf Herz und Nieren geprüft hatte.

Schon die Ankündigungspressemitteilung hatte die Erwartung, dass Hallberg-Rassy mit der HR 54 eine radikal andere Fahrtenyacht präsentieren würde, verfliegen lassen. Beharrlich hat sich auch dieses Mal die für ihre soliden Tourenyachten weltweit bekannte schwedische Werft dem Trend nach einer großen Decksalonyacht neben den bewährten Mittelcockpityachten mit normalem „Kellersalon“ verweigert.

So zeigte sich die neue HR 54 im Werfthafen in Ellös im traditionellen von Hallberg-Rassy und German Frers entwickelten Außenstyling mit deutlich zum Steven hochgezogenen Deckssprung, geschütztem Mittelcockpit, fester Windschutzscheibe und darüber gespannter Spritzkappe sowie vom Achterdeck bis weit vor den Mast reichendem Kajütaufbau. Auf den ersten Blick nichts Neues also. Und doch, etwas war anders. Da war zum einen der sehr hohe Mast. Der war, wie sich später heraus stellte, immerhin 2,10 m länger als der um nur einen Fuß kürzeren Vorgängerin HR 53.

Weitere Neuerungen, wie die geschickte, geschwungene Eintrittsstufe ins Cockpit - es gab sie schon vorher, nur weniger gefällig - erschlossen sich erst an Bord. Wie das leicht versenkte Sonnendeck auf dem achteren Kajütdach, frei von jeglichen Schienen, Leinenstoppeln, Ventilatoren oder gar Winschen, aber dem Zweck entsprechend mit bündig eingelassenem Skylight. Ebenfalls bündig verlegt ist das Teak auf den Cockpitbänken, was zu leichterer Reinigung sowie in Verbindung mit besserer Ergonomie der Rücklehnen zu mehr Sitzkomfort beiträgt.

Von Jochen Halbe

Bequemer gestaltet sich auch der Eintritt in den Niedergang dank des verlängerten und mit einem Schiebeluk aus rauchfarbigem Plexiglas versehenen Decksausschnittes.

Den sinnvollen und optisch ansprechenden, aber auch vor allem zweckmäßigen Detailveränderungen entspricht die Beibehaltung als bewährt erachteter Einrichtungen, zu denen das konventionelle, zweigeteilte Steckschott gehört, das in der StB-seitigen Backskiste verstaut wird. Deren innen mit einem GFK-Formteil sauber ausgekleideter Deckel lässt sich dank einer erstmals eingesetzten Gasfeder spielend leicht öffnen und schließen. Auch an der qualitativ erstklassigen und soliden Verarbeitung, die sich beispielsweise in den mit je vier kräftigen Schraubbolzen auf einem im Süll integrierten Sockel verankerten Klampen äußert, hat sich nichts geändert.

Die eigentliche Überraschung bietet sich jedoch dem Besucher unter Deck dar. Die Zeit der dunklen „Kellersalons“ ist bei Rassy schon seit langem vorbei, doch so hell und freundlich wie die HR 54 ist bislang keine. Dabei mögen die mit Kunstleder bezogenen sowie schmalen Mahagonistreifen abgesetzten Längspaneele unter der Decke ebenso noch ein Zugeständnis an die Tradition sein wie der Teakfußboden mit Stechpalmeneinlage. Doch das helle, matt lackierte Teak der Möbel und Vertäfelung mit durchgehender vertikaler Maserung über Schapp- und Schubladenfronten in Verbindung mit den sandfarbenen und mit mattblauen Kedern abgesetzten Alcantara-Sofas und -Sesseln bringt einfach eine neue Frische unter Deck. Ergänzt wird die Wirkung durch geschmackvolle, schlichte sandblau gestreifte Schiebegardinen vor den extra für Hallberg-Rassy angefertigten Fenstern des Deckaufbaus. Hier ganz besonders wird die Handschrift von Mellie Rassy erkennbar, die bei der Auswahl der Einrichtungsmaterialien eng mit ihrem Mann Magnus zusammenarbeitet.

Weniger augenfällig, aber für das gelungene Gesamtbild ebenso wichtig sind die schlicht abgerundeten Schapptüren, deren Niro-Scharniere geschickt auf der Innenseite verborgen sind, die fein geformten Türrahmen, die elegant als Mastprofil verkleidete Maststütze und vor allem die neue indirekte Beleuchtung am Boden und unter der Decke, die für ein äußerst angenehmes Licht sorgt. In den Gesamtstil fügt sich der Niedergang mit den gebogenen Stufen und den schwungvoll gebogenen, dazu soliden Handläufen ebenso gut ein wie die kräftigen und wieder höheren Handläufe mit durchgehend an der Rückseite eingefräster Griffmulde an den Möbeln. Hier verbindet sich Optik mit Seesicherheit. Die Passage vom Niedergang zum Vorschiff kann wirklich gefahrlos gemeistert werden, zumal der Fußboden von vorn bis achtern durchgehend eine stufenlose Ebene darstellt.

Neu und nicht minder wichtig sind die aus Plastik bestehenden, aber verchromten Türöffner für Schapps und Schränke sowie vor allem die von einem schwedischen Hersteller extra für Hallberg-Rassy entworfenen und gefertigten Türgriffe aus Edelstahl. Sie haben nicht nur die richtige, solide Größe und liegen gut in der Hand, sondern sie sind auch so gebogen, dass man gut hinein fassen kann, sich andererseits aber nicht so leicht etwas dahinter verhaken kann. Bei den Schubladen hat man sich besondere Mühe gegeben. Sie gleiten sanft und schließen mit Verzögerung auf dem letzten Stück selbsttätig. Auch die Bäder sind von der Räumigkeit her heutigen Komfortansprüchen angepasst, mit separaten, teilweise aus GFK-Formteilen bestehenden Duschen mit soliden Plexiglastüren. Über den wohl geformten Waschtischen aus Corian, das sich auch bei den Arbeitsflächen der Pantry wieder findet, erhebt sich eine breite, schräg gestellte Spiegelfront. Da muss man sich nicht verrenken oder bücken, um sich darin zu betrachten. Die elektrischen Handtuchtrockner sind extra. Die Skylights aus Milchglas lassen zwar reichlich Licht, aber keine neugierigen Blicke durch.

Da auf modernen Yachten die elektrische Ausstattung immer umfangreicher wird, hat die Werft das in der Navigation installierte E-Panel mit einem Bus-System versehen, das die Anzahl und somit auch das Gewicht der E-Kabel deutlich vermindert. Außerdem können damit Funktionsgruppen zusammen programmiert werden, wie Schalter für Positionslaternen, Dampferlicht und Kompasslicht, die dann gleichzeitig an- oder ausgeschaltet werden. Allerdings behalten die großen Verbraucher weiterhin ihre dicken Kabel. Gespart wurde auch an der Anzahl der Displays, von denen es nur ein großes, dimmbares gibt - für Radar und Kartenplotter gleichermaßen. Außerdem lässt sich ein Laptop anschließen, so dass am großen Bildschirm gearbeitet werden kann.

Von Jochen Halbe

Die HR 54 gibt es in verschiedenen kombinierbaren Unterdeckseinteilungen. Die Bau Nr. 1, mit der wir segelten, stellte die gemäß der Mehrzahl der Kundenwünsche gängigste Variante mit einer großen Doppelkabine achtern sowie einer weiteren recht großen Doppelkabine StB-seitig vorn im Anschluss an den Salon mit einem geräumigen Hängeschrank dar. Der Grund - viele HR-Eigner segeln nur zu zweit oder mit einem weiteren Paar. Der Raum vorn im Bug kann dann noch als weitere, kleine Doppelkabine oder vom Deck aus zugängliche Skipperkabine mit Waschtisch und Toilette genutzt werden.

Bei der dritten Alternative wird die Bugkabine durch zurücksetzen des Schotts und Einbau eines Hängeschanks und Schaffung von mehr Bodenfläche vergrößert. Die StB-seitige, entsprechend verkleinerte Kabine erhält eine Doppelstockkoje und der dadurch gewonnene Raum wird für einen Hängeschrank genutzt. Bei allen Varianten bleibt das Bad an BB unverändert.

Bei der Gestaltung der rumpfbreiten Doppelkabine achtern hat der Kunde die Wahl zwischen einem mittigen Doppelbett mit Halbbrundsofas zu den Seiten oder zwei Betten, von denen das an StB ein Doppelbett ist, mit einem Sofa dazwischen. Außerdem kann man noch wählen zwischen Halb-V-Pantry an StB und der Navi an BB sowie viel Stauraum im Gang zur Achterkabine oder der dortigen Längspantry mit viel Arbeitsfläche und der auch etwas größeren Navigation gegenüber wie auf der Bau Nr. 1. In diesem Fall gibt es in der Pantry einen Front- und einen versenkten Kühlschrank sowie einen Tiefkühler.

Diese Vielfalt, bei der sogar ganze Schotten versetzt werden, ist möglich geworden, weil Hallberg-Rassy jetzt eine komplexe 3D-Software einschließlich entsprechender Hardware und computergesteuerten Fräsen erstmals bei der HR 54 einsetzt. „Früher hatten wir für jedes Einzelteil ein Programm, jetzt versetzen wir ein Schott und der Rechner sagt nicht nur um wie viel größer oder kleiner es wird, sondern auch wie die davon betroffenen Sitzbänke, Kojen oder Tanks verändert werden,“ erklärt Magnus Rassy voller Stolz. Auch liefert das Programm die Teile passgenauer, so dass die Nachbearbeitung per Hand weniger aufwändig ist.

Der schallisolierte Motorraum mittig unter dem Cockpit ist von BB aus bequem durch eine große Tür zugänglich, auf schmalen Flurplatten begehbar und lässt sich hell erleuchten. Hier sind nahezu alle Aggregate gut erreichbar eingebaut.

Geräuschmessungen unter Motor (dBA) von Volvo Penta

Geschwindigkeit	Stb-Kabine	Salon	Achterkabine
7,2 Kn	56	63	68
8,2 Kn	60	65,5	71
9,0 Kn	64	70	74

Bei unserem Törn auf offener See von Ellös nach Lysekil und zurück durch die Schären wehte eine mäßige Brise von 8 bis 12 kn. Bei Kurswinkeln von etwa 32 bis 40° zum scheinbaren Wind lief die Yacht bei nahezu flachem Wasser mit 4,4 bis 8,7 kn recht flott dahin. Vor dem Wind machte die HR 54 bei etwa 150° nur mit Genua und Groß bei 8 bis 10 Windknoten etwa 4 bis 6,5 kn Fahrt, insgesamt also ein guter Durchschnitt für lange Törns. Dabei ließ sie sich dank der leichtgängigen Stangensteuerung und trotz des großflächigen und tief gehenden Ruders mit seinem am Wellenbock ansetzenden Skeg (für eine bessere Anströmung des Propellers) präzise und feinfühlig steuern.

So machte aufmerksames Segeln richtig Spaß, denn die Yacht reagierte prompt auf Ruderkorrekturen infolge von Windrichtungsänderungen. Zum weiteren Segelvergnügen trugen auch die vom Steuerplatz aus in Griffweite befindlichen Knöpfe der elektrischen Winschen zum Trimmen von Groß und Genua bei. Einhandsegeln leicht gemacht! Die Sicht voraus und in die Genua war aus allen ergonomisch angenehmen Sitzpositionen im Cockpit hervorragend, auch wenn die Windfäden von Luv aus sich besser im Stehen oder auf dem Süll sitzend beobachten ließen.

Von Jochen Halbe

Welche Bedeutung die Körpergröße hat, wurde vor dem Wind mit aufgestellter Sprayhood deutlich. Entweder man ist so groß (mindestens 1,90 m), dass man im Stehen darüber blicken kann, oder man muss sich setzen, um durch die feststehende, klare Frontscheibe zu sehen. Allerdings werden, so Magnus Rassy, die künftigen Spritzkappen etwas niedriger und bei Bedarf gibt es auch einen Klappsockel.

Die Besegelung mit Rollgenua und Mastrollgroß mit durchgehenden Vertikal-Latten, beides aus speziell für HR entwickeltem Offshore Tuch von Elvström Sobstad entsprach dem, was die meisten Rassy-Eigner bevorzugen. Das fest montierte Kutterstag mit Hydraulikfurler (Extra) erwies sich indes auf diesem Revier als unpraktisch, da die Genua für die Wenden immer eingerollt werden muss. Und hier muss oft gewendet oder gehalst werden. Wer auf das Kuttersegel für Schwerwetter nicht verzichten möchte, für den empfiehlt sich dann das wegnehmbare Kutterstag (Standard).

Fazit:

Die HR 54 ist eine echte Rassy - eine solide und sorgfältig verarbeitete Langfahrtyacht; dazu dank neuem Kiel und optimiertem Unterwasserschiff auch anspruchsvoll und offensichtlich mit hoher Durchschnittsgeschwindigkeit zu segeln. Mit ihrer schicken und zeitgemäßen Einrichtung dürfte sie sowohl eingefleischte Rassy-Segler als auch Neukunden begeistern.

Daten:

L.ü.A.	16,74 m
LWL	14,30 m
Breite	4,70 m
Tiefgang	2,30 m
Verdrängung (leicht)	26,3 t
Ballast	9,75 t Bleikiel
Takelung	Kutter
Mast/Baum	Aluminium, Seldén
Segelfläche	151,3 qm mit 100% Fock, 175,5 qm mit Genua
Segelmacher	Elvström Sobstad
Furler	Seldén (hydraulisch)
Winschen	ST - 48 und ST - 68, Lewmar
Motor	Volvo Penta D3-110 (81 kW / 110PS)
Propeller	Gori 3-Blatt
Treibstoff	900 l
Bugpropeller	15,5 PS, Slepner Sidepower
Generator	230 V / 50 Hz Mastervolt Whisper
Ladegerät	50 A / 24 V Mastervolt MASS; 120 A (wie gesegelt)
Wassermacher	130 l/h MT 3200
Frischwasser	1.030 l
Abwasser	2 x 80 l
Heizung	2 x Webasto Airtop3500
Pantry	Kühlsystem, Gefrieranlage Frigomatic
Navigation	ST 60+ Log, Lot und Wind, Raymarine,
Bauweise	GFK mit Divinycell PVC-Schaum
Klassifikation	CE Kategorie A, unbegrenzt Hochsee
Konstruktion	German Frers
Werft	Hallberg-Rassy
Internet	www.hallberg-rassy.se