

Schwere Prüfung: Im Starkwind-Test überzeugt die kleine HR 310 durch Sicherheit und Stabilität

# Starke Nummer

Mit der gekonnten Überarbeitung ihres Einsteigermodells demonstriert Die YACHT konnte die neue HR 310 als erstes Segelmagazin testen – und stellte



Hallberg-Rassy Selbstbewusstsein, aber auch Wandlungsfähigkeit,  
sie im Skagerrak gleich auf eine harte Probe

FOTO: YACHT/P. SZAMER

Viel Bewegungsfreiheit dank Pinnensteuerung.  
Das Handling im Cockpit ist **einfach und unkompliziert**





**Sturmhaube: Die Windschutzscheibe mit Sprayhood ist bei den Schweden Standardausstattung**

**D**as Wort geziemt sich eigentlich nicht. Schon gar nicht in Verbindung mit einem Boot, das zu den noblen Erscheinungen auf See zählt. Eine nicht einmal zehn Meter lange Hallberg-Rassy bei über 35 Knoten Wind drei Meter hohe Wellen hinabzusenken ist aber – Tschuldigung! – einfach geil.

Natürlich ließen sich andere Adjektive dafür finden. Man könnte das Vergnügen auch mit grandios umschreiben, das Gefühl von Sicherheit als erstaunlich bezeichnen, die Geschwindigkeit mit 11,5 Knoten in der Spitze beachtlich nennen. Aber dabei käme der Aspekt schierer Lust und Laune zu kurz. Und der sagt viel aus über das Boot, seine Nehmerqualitäten und die seglerische Bandbreite, die es auszeichnet.

Auch Werftchef Magnus Rassy muss beim Test vor Freude grinsen. Wengleich er der YACHT seine Jüngste und Kleinste viel lieber bei moderaterem Wetter zur Verfügung gestellt hätte. Bedingungen, die typischer wären für die neue Einsteigeryacht der schwedischen Qualitätswerft. Die HR310 ist schließlich in erster Linie ein Tourenboot, das hohe Komfortansprüche erfüllen soll – eher fürs gemütliche Buchtenbummeln gedacht als für Sturmbolerei.

Doch wenn es im Skagerrak weht, dann meist anhaltend kräftig. So gerät der Probeschlag gleich zur Bewährungsprobe für eine Yacht, die besonders wichtig ist für die Werft.

### Neue Linien, neue Ziele

Die 310 muss den dienstältesten Typ von Hallberg-Rassy ersetzen. Ihre Vorgängerin, die HR 31 (s. Gebrauchstest in YACHT 15/09), war von 1993 an im Programm. Über 400-mal wurde sie verkauft, seit 2006 als überarbeitete Version mit dem Namenszusatz MK II. Noch 13 Jahre nach ihrem Erscheinen entschied sie den Vergleich der Zehn-Meter-Klasse für sich (YACHT 13 und 14/06). Ein echtes Erfolgsmodell also.

Die 310 ist nicht nur eine weitere Modifikation, sondern eine komplette Neuentwicklung. Bis auf die Größe und den typischen



**Durchstieg: Das hinten offene Cockpit lässt sich mit einem Schott schließen**

HR-Look hat sie tatsächlich kaum etwas gemein mit der 31er. Das Heck halb offen, die Plicht bis ganz nach achtern durchgezogen, der Segelplan moderner, die Linien markanter – trotz aller Familienähnlichkeit unterscheidet sie sich sichtbar.

Eher ungewöhnlich für die Schiffe von Hallberg-Rassy ist die Bugpartie der neuen Kleinen. Der Steven ist entschieden steiler, der Wassereintritt auffällig rund und auch deutlich schlanker. Das Heck haben die Konstrukteure von Frers Naval Architecture breiter gestaltet und dabei kantiger im Spant. Zusammen ergibt sich daraus eine erheblich gewachsene Wasserlinie. Die HR 310 verdrängt auf einer Länge von 8,80 Metern, die 31 MK II auf nur 8,26 Metern, und das, obwohl das neue Schiff mit einer Rumpflänge von 9,42 Metern sogar etwas kürzer ist.

Durch den sehr ausgeprägten U-Spant mit fast senkrecht abfallenden Bordwänden ist die Wasserlinie zudem breiter als beim älteren Boot. Das verleiht Formstabilität unter Segeln und sorgt für bessere Steifigkeitswerte. Deshalb kann der Ballastanteil mit 39 Prozent geringer ausfallen. Bei der 31er waren es im Vergleich noch 44 Prozent, allerdings auch an einer etwas kürzeren, dafür breiteren Kielflosse. Die 310 wiegt mit 4,35 Tonnen denn auch 150 Kilogramm weniger als die Vorgängerin – gut für Leichtwind.

Beim Test vor der Insel Orust nördlich von Göteborg sollte das Mindergewicht >

FOTOS: YACHT/SPAMER



**Klare Handschrift: Die 310 ist sofort als Rassy identifizierbar. Dennoch hat sich viel getan bei den Linien**

jedoch keine Rolle spielen, wohl aber der Stabilitätsumfang. Denn eine Sturmfront zieht über die Schären an der Westküste mit über 30 Knoten, in Böen bis 40 Knoten Wind. Das entspricht 8 Beaufort und verlangt nach wenig Tuch. Zwei Reffs im Großsegel sind angesagt, und auch die Genua wird ein gutes Stück weggerollt. So lässt sich die 310 kontrolliert und sicher segeln, zumindest in den geschützten Gewässern im Schärengarten.

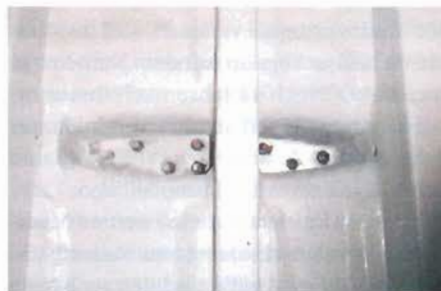
### **Viel Welle, viel Wind**

Die Segel Eigenschaften erweisen sich als so makellos, dass der Kurs schon bald auf die offene See führt, wo der auflandige Starkwind riesige Wellen anschiebt. Hier, in doch eher grenzwertigen Bedingungen, zeigt die neue HR eine regelrechte Glanzleistung. Das Boot segelt ruhig und ungewöhnlich steif, liegt ausgezeichnet auf dem Ruder und lässt sich dank der ausgewogen arbeitenden Pinnensteuerung auch prima über die hohen Wasserberge steuern. Klaglos steckt die kleine Yacht harte Böen und unangenehm aufgesteilte Wellen weg. In keiner Phase des Tests gibt es an Bord irgendwo ein Problem.

Die 310 marschiert dabei mit 6,5 Knoten gegenan und wendet über einen Winkel von 80 Grad. Hervorragende Werte unter den gegebenen Umständen. Allerdings mag Strom entlang der Küste hier einen Einfluss gehabt haben, und es ließen sich wegen der See die Kurse nicht präzise genug steuern. Daher stützen sich die Werte auf dem Datenblatt

## **Warum die Werft beim Bootsbau keine Kompromisse kennt**

Kaum eine andere Werft legt so viel Wert auf Festigkeit und Langlebigkeit wie Hallberg-Rassy. Die hohen Qualitätsanforderungen haben die Marke nachhaltig geprägt. So wird zum Beispiel der Bleikiel für mehr Festigkeit an einem massiv laminierten GFK-Kielstummel angeflanscht (l.) und nicht direkt unter den Rumpf gebolzt. Die Schale ist in zwei Hälften gebaut, das soll die Formstabilität verbessern und ermöglicht zudem eine fest anlamierte Scheuerleiste. Die Bodengruppe (r.) wird extern laminiert und danach in den Rumpf eingeklebt. Zusätzliche Winkellamine sorgen für eine feste Verbindung mit dem Kasko. In der vordersten Bodenwrange ist zudem ein Stahlträger eingearbeitet. Er hilft, die Kräfte aus Rigg und Kiel aufzufangen und erhöht so die Torsionssteifigkeit.



**Sinnvolle Details: Motorpaneel, Autopilot und die Schalter für die Navigationslichter liegen griffgünstig im Süll (o.).**

**Fallenkästen auf dem Kajütdach verdecken die beiden Luken und lassen den Aufbau dadurch homogener wirken**

(Seite 72) auf die Angaben in den Polardigrammen des Geschwindigkeits-Vorhersageprogramms (VPP) für 20 Knoten Wind. Auch danach ist die neue Rassy eine ausgesprochen lebendige Yacht.

Unterwegs sitzen Crew und Steuermann bequem auf den Duchten im Cockpit. Diese messen stattliche 24 Zentimeter mehr als noch beim Vorgängermodell, was bei einer Bootsgröße von unter zehn Metern viel ist. Vor Anker und im Hafen erweitert dies den Lebensraum an Deck spürbar.

Vom Cockpit aus sieht man gut in die Segel und über das Schiff nach vorn. Überzeugend ist insbesondere das Handling. Mit der Pinnensteuerung und der zentral ins Cockpit geführten Großschottalje bleibt das Boot sehr unkompliziert in der Bedienung. Auch



Werft ebenfalls gegen Aufpreis anbaut. Speziell sportliche Segler werden damit viel anzufangen wissen, weil die Schiene über die gesamte Breite der Plicht läuft und deshalb besonders effizient wirken kann.

## Mal innovativ, mal konservativ – in jedem Detail ist das Bemühen um **solide Wertarbeit erkennbar**

die Führung der Genuaschoten über die Winschen auf dem Süll überzeugt. Selbst der Steuermann kann hier ohne Krampf eingreifen. Einhandtauglichkeit ist also gewährleistet. Allerdings könnten die Schotwinden eine Nummer größer sein. Gerade bei mehr Wind erscheinen die 40er-Trommeln von Lewmar unterdimensioniert.

Wer möchte, kann die HR 310 auch mit einer Radsteuerung anstelle der Pinne ordern. Montiert wird in diesem Fall die gleiche Mechanik, welche schon bei der 342 zur Anwendung kommt. Allerdings baut die Steuersäule im kleineren Boot das jetzt so schön große Cockpit störend zu. Für ein Schiff von 31 Fuß Länge scheint die Pinne deshalb auf jeden Fall die bessere Lösung zu sein, vor allem, wenn sie so gut funktioniert wie bei der HR 310. Die hochwertigeren, selbstausrichtenden Ruderlager sorgen stets für einen einwandfreien Lauf.

Weitaus sinnvoller als eine Radsteuerung ist jedoch ein Großschottraveller, den die

Serienmäßig ist die bei Hallberg-Rassy schon zum Markenzeichen gewordene Windschutzscheibe mit integrierter Sprayhood. Dahinter findet bei Schietwetter auch der Steuermann Schutz, wenn er sich ein Stück weit nach vorn setzt. Ebenfalls ein Argument für die Pinnensteuerung, denn das ist nur mit dem Ausleger möglich. Für den Aufenthalt im Hafen wird eine geschlossene Kuchenbude als Option angeboten. Sie verschafft der 310 eine Art zweiten Salon mit Hafeblick und ist bei Booten dieser Länge eine lohnende Investition.

### Hohes Rigg, hohes Potenzial

Wie schon bei der HR 372, die Ende 2008 erstmals präsentiert wurde (Test in YACHT 2/2009), ist auch bei deren kleiner Schwester ein unaufdringlicher, dennoch spürbarer Wandel hin zu mehr Leistung erkennbar. Dies wird vor allem beim Riggkonzept deutlich. Bei den Booten der jüngsten HR-Generation sind die Oberwanten jetzt auf au- >

**MESSWERTE**

Segelleistungen ohne Abdrift und Strom

Am Wind (ca. 45 Grad)	6,8 kn
60 Grad Windeinfall	7,2 kn
90 Grad Windeinfall	7,8 kn
120 Grad	7,7 kn
150 Grad	5,8 kn

Windgeschwindigkeit: 20 kn (5 Bft.), Angaben gemäß Polardiagramm VPP

**Potenzial**

STZ <sup>1</sup>	4,2
4,0 Cruiser	Performance-Cruiser 5,0

Die Segeltragezahl von 4,2 reiht die HR 310 bei den Touren ein. Dennoch segelt sie auch bei mittlerem Wind schon sehr agil

**Kojenmaße**

Vorschiff	1,96 x 1,56/0,41 m	
Salon	2,00 x 0,80/0,60 m	
Achtern	2,00 x 1,40/0,90 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

**Stehhöhe**

Vorschiff	1,80 m	
Salon (Mitte)	1,86 m	
Nasszelle	1,82 m	
Achtern	1,76 m	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

**Stauraum**

Vorschiff	1775 l	
Salon/Pantry	610 l	
Nasszelle	110 l	
Backskiste	830 l	
Knapp	Durchschnitt	Komfortabel

**Schalldruck**

Plicht	71 dB(A)
Kajüte	70 dB(A)
Achterkabine	74 dB(A)
Vorschiff	63 dB(A)

Gemessen in Marschfahrt (80 % der Höchstdrehzahl): 6,1 kn, 2900 min<sup>-1</sup>

ßen liegende Pürtinge abgespannt. Die Untertanten führen aber weiterhin auf Rüstisen nahe am Kajütaufbau. Damit kann das Vorsegel zwischen den Wanten hindurch auf die Genuaschiene mit leinenverstellbaren Holeyunkten geschotet werden, was eine eher ungewöhnliche Überlappung von maximal 118 Prozent erlaubt.

Ihre Fläche bezieht die 310 also weniger aus der Genua als vielmehr aus dem Groß, was zu einem hohen, durchaus zeitgemäßen Segelplan führt. Die Konfiguration verein-

**TECHNISCHE DATEN**

Konstrukteur	Germán Frers
CE-Entwurfskategorie	A (Hochsee)
Lüa (Rumpflänge)	9,42 m
Gesamtlänge	9,56 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,80 m
Breite	3,18 m
Tiefgang/alternativ	1,80/1,50 m
Theor. Rumpfgeschw.	7,2 kn
Verdrängung	4,35 t
Ballast/-anteil	1,7 t/39 %
Masthöhe über Wasserlinie	14,35 m
Großsegel	25,5 m <sup>2</sup>
Rollgenau (107 %)	21,7 m <sup>2</sup>
Maschine (Yanmar)	16 kW/22 PS
Kraftstofftank	Kunststoff, 100 l
Frischwassertank	Kunststoff, 200 l
Fäkallentank	Kunststoff, 50 l

**Rumpf- und Decksbauweise**  
GFK-Laminat in Handauflage (Vinylesterharze). Isoliert mit Divinycellschaum über der Wasserlinie

**Yacht-BEWERTUNG**

Rundes Gesamtkonzept, exzellente Verarbeitung, hohe Langlebigkeit. Und Spaß macht die 310 auch noch

**Konstruktion und Konzept**

- ➕ Nahezu fehlerfreie Konzeption
- ➕ Aufwändige, solide Bauweise
- ➖ Relativ hoher Grundpreis

**Segelleistung und Trimm**

- ➕ Ausgewogene Segeleigenschaften
- ➕ Hohe Stabilität am Wind
- ➕ Leistungsorientierter Segelplan

**Wohnen und Ausbauqualität**

- ➕ Gewinnbringende Raumaufteilung
- ➖ Stauraum teils nicht ausgekleidet

**Ausrüstung und Technik**

- ➕ Umfassende Grundausstattung
- ➖ Genuawünschen etwas zu klein

**AUSSTATTUNG UND PREISE** inkl. MwSt.

Grundpreis ab Werft	137 862 Euro
Standardausrüstung <sup>2</sup> : Motor, Segel, Schoten, Reling, Positionslaternen, Batterie, Kompass, Polster, Pantry/Kocher, Lenzpumpe, WC, Fender, Festmacher, Feuerlöscher, E-Kühlfach, Fäkalientank mit Absaugung, Anti-fouling-Anstrich, Zuwasserlassen und segelklare Übergabe	inkl.
Segelkleid	400 Euro
Anker mit Kette	300 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup>	138 562 Euro

**Darüber hinaus im Preis enthalten**  
Genua-Rollanlage, Achterstagspanner, 3-Flügel-Faltpropeller, Teak im Cockpit

**Generelle Garantie** ..... 1 Jahr  
**Garantie gegen Osmose** ..... 1 Jahr

**WERFT** Hallberg-Rassy Varvs AB; 47431 Ellös (Schweden); www.hallberg-rassy.com

**VERTRIEB** Hallberg-Rassy Deutschland, D-23730 Neustadt; Tel. 04561/55 86 48

<sup>1</sup> Dimensionlose Zahl. Berechnung:  $\sqrt{VS/VV}$ . Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) <sup>2</sup> Gemäß YACHT-Definition

**Moderne Akzente:**  
steile Schiffsenden, relativ hohes und schlankes Rigg



facht Manöver, weil das relativ kleine Vorsegel in der Wende schnell dichtgeholt werden kann. Wahlweise lässt sich das Boot mit Selbstwendeock fahren, ohne zu sehr an Leistung einzubüßen.

Die Rollanlage von Furlex ist beim neuen Modell unter Deck montiert. Damit kann die Genua im Hals tief angeschlagen werden, was nicht nur schön aussieht, sondern auch dem Segelpotenzial förderlich ist. Der kräftige Achterstagspanner mit Schot-Kaskade und zusätzlichem Taljenzug wird als wir-

kungsvolles Trimmelement ebenfalls im Standard mitgeliefert.

**Mehr Volumen, mehr Komfort**

Auch unter Deck hat das Einsteigermodell von Hallberg-Rassy gewonnen. Geblieben ist die gewohnt schiffige, gemütliche und typisch schwedische Anmutung. Die Gardinen vor den Aufbaufenstern und der Teppich auf dem Echtholz-Boden gehören genauso zur Werftlinie wie der Ausbau in seidenmatt lackiertem Khaya-Mahagoni.



### BÉNÉTEAU OCÉANIS 31

Lüa (Rumpflänge)	9,30 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,69 m
Breite	3,39 m
Verdrängung	4,1 t
Segelfläche	47,4 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,3
Preis	72 470 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup>	76 860 Euro
Stückzahl/seit	270/2008
YACHT-Test	6/2008

Einfaches Fahrtenboot mit solider Grundausstattung für wenig Geld. Wohnlich unter Deck. Bei Leichtwind sehr gute Segeleigenschaften

[www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)



### HANSE 320

Lüa (Rumpflänge)	9,55 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,72 m
Breite	3,30 m
Verdrängung	5,2 t
Segelfläche	51,4 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,3
Preis	72 350 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup>	75 810 Euro
Stückzahl/seit	290/2007
YACHT-Test	20/2007

Modernster und markantester Riss in diesem Längensegment. Dank Selbstwendebock sehr einfaches Handling. Sehr günstiger Preis

[www.hanse-yachts.de](http://www.hanse-yachts.de)



### FEELING 32

Lüa (Rumpflänge)	9,68 m
LWL (Wasserlinienlänge)	8,70 m
Breite	3,42 m
Verdrängung	4,1 t
Segelfläche	51,5 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,5
Preis	107 300 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup>	115 820 Euro
Stückzahl/seit	80/2000
YACHT-Test	23/2000

Sportlicher Tourer aus Frankreich in gehobener Bauausführung, dafür aber vergleichsweise teuer. Auch in einer Version als Kielschwerter erhältlich

[www.alliaura.com](http://www.alliaura.com)



### SUNBEAM 30.1

Lüa (Rumpflänge)	9,20 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,01 m
Breite	3,00 m
Verdrängung	4,3 t
Segelfläche	53,5 m <sup>2</sup>
Segeltragezahl <sup>1</sup>	4,5
Preis	105 080 Euro
Preis segelfertig <sup>2</sup>	109 990 Euro
Stückzahl/seit	9/2009
YACHT-Test	3/2009

Kompromisslose Ausrichtung als Tourenboot. Dennoch relativ viel Segelfläche. Variantenreiches Grundkonzept. Binnentauglich dank geringer Breite

[www.sunbeam.at](http://www.sunbeam.at)



Trotzdem wurden beim neuen Boot zahlreiche, auf den ersten Blick nicht immer sofort sichtbare Modifikationen vorgenommen, die dem Erscheinungsbild insgesamt guttun. So sind die Einbauten und die Polsterungen im Salon jetzt schnörkelloser und gradliniger gestaltet. Das macht den Innenraum luftiger und weniger schwülzig als bei älteren HR-Modellen. Dank Variationen in der Farbgebung der Polster kann das Schiff zudem individueller konfiguriert werden als bisher.

Komplett neu ist die Innenraumaufteilung. Im Vergleich zur HR 31 wurde das Hauptschott deutlich weiter hinten platziert, auf Höhe des Masts. Das erlaubt die Verlagerung der Nasszelle nach vorn; eine Anordnung, die eher selten ist heutzutage. Bei fast allen Mitbewerbern befindet sich die Nasszelle achtern im Schiff, gleich neben dem Niedergang.

Die Tür zur Vorschiffskammer ist erst ganz vorn, unmittelbar vor der Koje, angebracht. Auf diese Weise bleibt die Toilette

nachts auch für Mitsegler direkt erreichbar, die hinten oder im Salon schlafen. Praktisch eigentlich. Leider aber ist auf diese Weise nicht zu vermeiden, dass die Tür zum Vorschiff an der Decke einen Zwischenraum offen lässt. Gänzlich separiert nächtigt man vorn also nicht.

Mit dem zurückversetzten Hauptschott kommt auch der eigentliche Salon weiter in der Schiffsmitte zu liegen und gewinnt damit spürbar an Volumen. So können die Sofas seitlich jetzt breiter gebaut werden, >



**Sanfter Umbruch:** Das Interieur ist moderner, gradliniger und heller. Dennoch blieb der Stil schiffig – typisch schwedisch eben

und dank der aufklappbaren Rückenlehnen ergeben sich zwei Liegen mit üppigen Kojenmaßen auch für großgewachsene Mitsegler. Zusammen mit den ebenfalls ausreichend dimensionierten Doppelbetten im Vorschiff und achtern bietet die 310 somit sechs vollwertige Schlafplätze. Bei der Konkurrenz eignen sich die Sofas im Salon meist nur notdürftig als Kojen.

### Keine Navigationsecke

Für den geräumigeren, offeneren Raumeindruck sorgt auch der Umzug der Pantry, die L-förmig steuerbords vom Niedergang platziert ist. Von drei Seiten eingerahmt, kocht man hier jetzt besser, vor allem unterwegs auf See. Und es gibt obendrein mehr Arbeitsfläche und Stauraum als beim Vorgängermodell.

Auf der Strecke geblieben ist dagegen die Navigationsecke. Die fällt bei der neuen 310 fast ganz weg. Lediglich ein kleiner Korpus mit Ablage sowie ein bescheidenes Elektropaneel erinnern auf der Backbordseite an den nautischen Arbeitsbereich, den Traditionalisten inöglicherweise vermissen werden. Magnus Rassy setzt hingegen auf Elektronik und geht davon aus, dass seine Schiffe heute mit Kartenplotter ausgestattet werden.

„Wer dennoch mit Seekarte navigieren will, wird auf einem 31-Fuß-Boot sowieso eher am großen Salontisch arbeiten“, sagt der Wertchef. Das Argument ist gleichermaßen pragmatisch wie konsequent; zu oft hat die Navi in diesem Größensegment allenfalls Alibi-Funktion.

Vorbildlich die Erreichbarkeit der Stauräume sowie deren Belüftung. Einziger Makel: Das riesige Volumen unterhalb der Kojenbretter im Vorschiff ist nicht unterteilt und auch nicht ausgekleidet. Hier liegt das Sraugut direkt am Schiffsrumpf auf. Zumindest ein Einlagebrett wäre wünschenswert,

100 Liter für Diesel. Günstig für den Schwerpunkt, weil das Extragewicht schön tief und zentral untergebracht ist. Als Stauraum fällt das Volumen unter den Bänken jedoch weg. Erstmals verwendet Hallberg-Rassy beim neuen Boot nicht mehr wie gewohnt Tanks aus Edelstahl, sondern aus Kunststoff. Diese im Rotomolding-Verfahren hergestellten Speicher bieten mittlerweile aber die gleiche Sicherheit wie Nitrotanks und sind dabei deutlich leichter.

Für viel Freude sorgt zudem eine Vielzahl von tollen und durchdachten Details. So können zum Beispiel sämtliche Fenster

## Die kleine Rassy ist teurer als die Konkurrenz. Sie hat aber keine **direkten Vergleichskandidaten**

schließlich handelt es sich nicht um ein Boot aus der Großserie.

In der Achterkabine gibt es unter den Kojenbrettern weitere Unterbringungsmöglichkeiten. Der Zugang ist wegen der sperrigen Polsterungen aber deutlich mühsamer als im Vorschiff. Dort sollte man nur Sachen verwahren, die nicht täglich gebraucht werden.

Unter den Sofas im Salon sind beidseitig die Tanks eingebaut: 200 Liter für Wasser,

und alle Luken geöffnet werden. Speziell zur Lüftung und Austrocknung nach langen Törns ist das ein entscheidender Vorteil. Die Batterien sind in wasserdichten und eigens entlüfteten Staukästen untergebracht. Direkt am Niedergang gibt es Lichtschalter mit Dimmer für Spätheimkehrer. Außer dem Auspuff von Maschine und Heizung führen alle Bordauslässe einschließlich der Decksdrainagen unter die Wasserlinie. Das sieht

**Hochwertige Details:** Die klassischen Mahagoni-Wegerungen im Vorschiff sorgen für eine gute Durchlüftung (o.).

Der Maschinenraum ist leicht zugänglich und akustisch sauber isoliert. Die Werft baut neuerdings einen Yanmar-Diesel ein. Die Decksluken öffnen gegenläufig, so gelangt am Ankerplatz oder im Hafen stets viel Frischluft nach unten



schöner aus und erspart hässliche Laufspuren auf der Außenhaut.

Gute Noten erhalten der Einbau und die Erreichbarkeit der Maschine unter dem Niedergang. Für das kleine Boot verbaut die Werft jetzt einen 22 PS starken Diesel von Yanmar (bisher Volvo Penta). Vor allem die Schallisolierung ist deutlich besser geworden als beim Vorgängermodell, wo die YACHT im Achterschiff Lärmpegel über dem Grenzwert gemessen hatte.



### Exklusiver Preis, exklusives Boot

Bleibt noch der Blick auf das Preisgefüge. Ein Thema, das im Zusammenhang mit Hallberg-Rassy ja immer wieder für Gesprächsstoff sorgt. Einerseits erscheint die 310 mit 137 860 Euro teuer; tatsächlich kostet sie doppelt so viel wie günstige Einsteigeryachten von Bavaria, Hanse, Jeanneau oder Bénéteau. Andererseits hebt sie sich in Sachen Bauqualität, Langlebigkeit und Werterhalt sowie Ausstattung ab.

Hier ist die Schwedin mit der Konkurrenz aus der Großserie kaum wirklich zu vergleichen. Zumal ja auch noch ein immaterieller Wert hinzukommt, den die Rassy serienmäßig mit eingebaut hat: die Gewissheit, dass es in dieser Klasse und Länge weltweit keine andere Fahrtenyacht gibt, die ihrem Besitzer mehr Exklusivität bietet.

Andere Nobelwerften wie etwa Najad haben sich aus dem Segment unter zehn Metern längst verabschiedet. Am dichtesten dran, auch konzeptionell, ist wohl die Sunbeam 30.1 (Test siehe YACHT 3/2009) von Schöchl Yachtbau in Österreich. Sie wird für knapp 106 000 Euro angeboten.

Im Umfeld der Einstiegsmodelle spielt Hallberg-Rassy mit seinem neuesten Modell also zweifellos die Außenseiterrolle. Der Na-



me und das Konzept stehen für gehobene Ansprüche und richten sich an Eigner, die den Aufpreis gern in Kauf nehmen, um dafür ein attraktives, preisstabiles, nahezu fehlerfreies Boot zu bekommen.

Vielleicht ist der beste Vergleich für die 310 ja tatsächlich ihre Vorgängerin, die HR 31. Gemessen an ihr ist der Fortschritt in praktisch allen Belangen messbar, spürbar und erfahrbar. Das gilt nicht wenig bei einem Modell, das einen über 16 Jahre gereiften und bewährten Yachttyp ersetzen muss - und dennoch weder länger noch breiter geworden ist. Teurer übrigens auch nicht.

*Michael Good*

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus weitere Infos im Internet: [www.yacht.de/test](http://www.yacht.de/test)