

HALLBERG-RASSY 310



Technische gegevens

Lengte romp:	9,42 meter
LW:	8,80 meter
Breedte:	3,18 meter
Diepgang:	1,80 meter of korte kiel op aanvraag
Waterverplaatsing:	4.350 kg
Ballast:	1.680 kg
Zeiloppervlakte:	47,20 m ²
Brandstoftank:	100 liter
Watertank:	200 liter
Motorisatie:	Yanmar 3 cilinder 22pk
Architecten:	Germán Frers
Categorie CE:	A

Prijs basismodel vanaf 115.850 euro ex BTW

Info werf: www.hallberg-rassy.com

Info dealer: Nova Yachting

info@nova-yachting.nl - 0031/111.481.810

Ingetogen schoonheid

Geen schip zo herkenbaar als een Hallberg-Rassy. Geen booteigenaar ook, zo passioneel verliefd op zijn schip. Varen wilde wel eens ontdekken waar de grote verleidingskracht van Hallberg-Rassy in schuilt en trok met een passioneel fan naar Bruinisse voor een kennismaking met de nieuwe HR310. De vernieuwde jachthaven ligt bezaaid met boten van het merk Hallberg-Rassy. Je herkent ze van verre, al generaties lang getooid met de typische rompvorm, de dekopbouw met windscherm en de kenschetsende blauwe band op de romp. Het is een voorbarig te denken dat de werf weinig zou vernieuwen want een boot bouwen zit niet alleen in de looks. Op het programma staat een testvaart met de nieuwe 31-voeter, de derde generatie al in deze maat.

We maken kennis met Marnix Hameetman van Nova Yachting die het merk sinds 1981 verdeelt in Nederland. Na een korte inleiding over de werf komen de plannen van drie generaties 31-voeters van Hallberg-Rassy op tafel. Van de eerste langkielversie (HR312) naar de intrede van designer Germán Frers met de HR31. Nu is er de derde evolutie met de HR310, ook al van de Argentijnse huisdesigners die hun faam verwierven bij ontwerpen voor comfortabele snelle jachten zoals Wally's en Swans. Sinds de samenwerking met Frers varen er al 2500 HR jachten. Het totaal op de teller van de Zweedse werf is nog indrukwekkender met 8900 eenheden van de eerste 24-voeters tot de vlaggenschepen van 62 voet. Het nieuwe ontwerp van de 310 is een stuk ranker, de boeg is rechter en zo ook bij de spiegel. De boot is korter voor dezelfde waterlijn en de kiel steekt met zijn 1,8 meter een stukje dieper dan zijn voorganger. De kielconstructie is bijzonder solide en heel wat slanker dan zijn voorganger. Het roer staat nog iets verder naar achter wat de wendbaarheid zeker ten goede komt. De romp is gebouwd met de hand laid up technologie (Glassfiber Reinforced Polyester). In de vacuüm technologie heeft de werf nog onvolgende vertrouwen. Hier worden schepen gebouwd die bovenal van topkwaliteit moeten zijn. Ook bij de dek-romp-verbinding wil men honderd procent waterdichtheid garanderen. Geen bouten dus, dek en romp zijn aan elkaar gelamineerd, een systeem dat ze al 40 jaar gebruiken en dat goede ervaringen geeft. De houten voetrail die er bovenop komt is ook al een herkenbaar item van de Hallberg-Rassy. De scepters zijn in de voetrail verwerkt en gaan dus niet door het dek. Om geen aflopers op de romp te krijgen worden vier koperen dekdooervoeren geplaatst die onder de waterlijn uitkomen. De geïntegreerde stootlijst met messing strip mag ook een kenmerkend onderdeel genoemd worden.

De nieuwe dek lay-out.

Aan de steiger treffen we twee generaties 31-voeters aan en zo kunnen we makkelijk de evolutie herkennen. Spiegel tegen de wal dus het eerste wat opvalt is de hele vernieuwde achterzijde. De open spiegel is beslist een hele verandering. De veilig gesloten en



De open spiegel toont heel wat vernieuwingen.

kleine cockpit werd verlaten. De romp is achteraan ook een heel stuk breder. De helmstok en de roering lijken ook wat verder achteruit te staan. De toegankelijkheid naar het zwemplatform is beter en de passage naar achter kan afgesloten worden met een klein paneel. De kuip is groter en de achterstag werd ontdubbeld om de toegang tot de spiegel te vergemakkelijken. Bij het sturen is dit niet van belang want 95 procent van de eigenaars op dit model kiezen voor een helmstok, een stuurwiel op dit type zou het ontwerp geweld aan doen. De teakbekleding in de kuip en op het zwemplatform zijn standaard en bijzonder fraai afgewerkt. Als stuurman kan je terecht op de banken maar met de joystick is het ook aangenaam sturen van op de randen van de kuip. De kuip wordt doormidden gesneden door de grootschoot op een overloop die zich vlot laat bedienen. De genuawinches staan op de rand van de kuip net achter het vaste windscherm. De genuaschoten lopen via de voetrail in goede blokken naar kleine lieren. Ter hoogte van de verstaging is een kleine genuarail waarop zeilen met minimale overlap kunnen gevoerd worden. De nieuwe positie van de verstaging is trouwens opvallend, het topwant staat bijna op de rand

van de boot terwijl het hoofdwant een stuk meer naar binnen staat. Handig, want hierdoor is het gangboord een stuk toegankelijker en veiliger. Dit brengt met zich dat het onderwant binnenin minder zwaar is. De dekopbouw is hoog met ingewerkte raampartijen en goede handvaten. De luchthappers en dakluiken werken het geheel af. Het geteste model heeft een mooi teak dek maar dat is een optie. Alles oogt perfect afgewerkt, we bespeuren geen enkele valse noot. De vallen lopen onderdeks naar de piano met twee winches. Het geheel staat achter het vaste windscherm dat één van de vele visitekaartjes van Hallberg-Rassy mag genoemd worden. Het middenluik kan geopend worden. De variabele sprayhood zit er netjes bovenop ingepakt. Tot slot halen we het mooie ankerbeslag, zes prima klampen en de mogelijkheid tot het voeren van een RVS boegspriet voor de gennaker aan.

Op tocht!

Het waait een kleine tien knopen als we haven verlaten. De drie cilinder Yanmar van 22 HP voert ons vlot de haven uit. Het doorgelatte grootzeil met lazy jack gaat er vlotjes op. Het oogt vrij groot, al is de totale zeiloppervlakte vergelijkbaar met zijn voorganger. Het voorzeil, op het in het dek verwerkte rolsysteem, is vrij klein (109%). De mast met twee zalingen staat



Veel licht via de dekluisen en ook de lichte kleuren helpen.



“Hier worden schepen gebouwd die bovenal van topkwaliteit moeten zijn.”

De stootlijst en typische blauwe band.



Een zeer functionele keuken met optioneel raampje.



Tom geniet aan het roer.



Met de donkere stoffen oogt het interieur wat somber.

Boottest



Functionele voorpiek.



De boot is smaller dan zijn voorganger.

op het dek en is onderdeks ondersteund. Ook zo voorkom je water binnen. De nieuwe tuigage en zeilvering is niet te vergelijken met zijn voorganger en de effecten blijven dan ook niet uit. De motor wordt afgezet en we beginnen aan een klein kruisrakje. Onwillekeurig gaan de gedachten naar een vorige schipper waarmee we wedstrijden voeren op Farr 40 en dit op een heel redelijk niveau. In de nadagen van zijn zeilcarrière wilde de eigenaar kiezen voor meer comfort met goede vaareigenschappen. Rustig schuimde hij de markt af op zoek naar het schip dat hem het meest zou bevallen. Toen het een Hallberg-Rassy 43 werd dacht de hele bemanning dat de schippersvrouw het gehaald had. Vandaag was het onze beurt om van onze sokken geblazen te worden. We trimmen de zeilen en de 31-voeter heeft er duidelijk zin in, even overstag gaan? Met de kleine fok en het grote grootzeil en het zeer directe roer klappen we als op een sportboot met nauwelijks snelheidsverlies. Het is natuurlijk vlak water maar we staan toch wat ongelovig te grinniken. De kuip valt ruim uit en de grootzeilschoot laat zich makkelijk bedienen. Ook de genauschoten op kleine lieren zijn makkelijk te bedienen voor de stuurman. Dit zijn immers boten waarmee je met zijn tweetjes wil kunnen varen. De instrumenten onderaan het vaste windscherm zijn goed zichtbaar. Waar we de kaartplotter kwijt willen weten we nog niet want in de kuip werd gekozen voor twee extra voorwaartse raampjes die als optie geplaatst werden. We vallen af en eigenlijk moet de gennaker er op. De RVS boegspriet is echter niet gemonteerd maar we veronderstellen ook hier leuke vaarprestaties. Naarmate het weer verslecht en de wind aantrekt merken we dat de boot heviger te keer gaat. Het roer kan de grotere zeildruk makkelijk aan maar de boot voert een sportief zeilplan. Goed zeemanschap dwingt de schipper tot een reeffje. De 31 voet is een erg potente boot en gas minderen is de eigenschap van de goede piloot. Velen zien reven als opgeven maar niks is minder waar. Je zeil aanpassen aan de condities is net goed zeemanschap. De zeiler in ons heeft enorm genoten maar ook het comfort en prima lay-out van het dek is ons bevallen.

Zeilplezier verzekerd.



Naar binnen.

Het interieur oogt erg scheeps. Is dit klassiek of toch vernieuwend? We realiseren ons niet dat dit slechts een 31 voet is. De ruimte is erg leuk benut. De natte cel is vooraan geplaatst achter een wel erg ruim salon. Aan stuurboord en licht naar achter een leuke keuken in L-vorm. Door de plaatsing heb je ook nog ruggensteun van de trap met goede handgrepen. Centraal een grote tafel en grote banken beiderzijds. Voor de bekleding werd gekozen voor een combinatie van vinylbekleding en mahonie hout. Het oogt klassiek maar er zitten toch heel veel leuke ideetjes in. De stahoogte is overal behoorlijk. Naar de kaartentafel moet je niet zoeken. De trend van plotters en andere elektronica heeft de ontwerpers laten kiezen voor een ruimer interieur in plaats van de navigatiehoek. Een goede keuze lijkt ons. De motor zit onder de trap en de vuilwatertank, die je kan ledigen via een leiding naar het dek, zit in de natte cel. Het gehele interieur is scheeps, misschien wel wat klassiek maar toch licht en zeer praktisch. Nog eens, dit is slechts een 31-voeter.

Tot slot nog twee knappe kajuiten. Vooraan een lumineuze cabine met stahoogte en achteraan, bakboord, een klassieke dubbele cabine.

Ingetogen schoonheid!

De Hallberg-Rassy verlaten we met een zeer blij gemoed, als we over onze schouder kijken zien we een boot van klassieke ingetogen schoonheid. De zeileigenschappen hebben ons verbaasd, de mooie afwerking met slimme ideetjes is modern klassiek. Maar alle nieuwe technieken, zoals bijvoorbeeld ledverlichting, worden natuurlijk gebruikt. Het goede ontwerp is cruciaal voor het succes en Germán Frers slaagde daar wonderwel in. De Hallberg-Rassy is een boot voor fans, je moet er verliefd op worden want anders zal je de meerwaarde van je investering niet zien en dan zal ze dat ook niet waard lijken. Doe je dat wel dan heb je een schip dat zeer goed zijn waarde zal houden met een netwerk van dealers met een prima reputatie. Eens klant altijd klant.