

Hallberg Rassy 40

di Alberto Mariotti

Scafo ogni tempo per lunghe
crociere in quattro persone.
Interni caldi e accoglienti tutti
da vivere. Buone le prestazioni.







1 2

3 4

- 1. In posizione più avanzata rispetto agli altri modelli, la cucina gode di uno spazio notevole. Il piano di lavoro permette di cucinare senza restrizioni.
- 2. Il carteggio conserva l'importanza dovuta. Il tavolo è largo e profondo, lo spazio per accessori e strumenti per la pianificazione è abbondante.
- 3. Le due cuccette separate della cabina armatoriale di poppa. Buona l'illuminazione naturale.

«Il mondo non è più quello di una volta, oggi anche gli Hallberg Rassy sono diventati veloci». Il pensiero di Remo Leoni, titolare di T-Yachts (una delle due società che li importa) spiega quale è il nuovo volto delle barche svedesi. Robustezza e affidabilità hanno fatto nel corso degli anni la fama del cantiere. Scafi costruiti non solo per affrontare i freddi e tempestosi mari del nord, ma anche e soprattutto per viverli. Quindi imbarcazioni solide ma anche accoglienti, con interni spaziosi, disegnati per essere vissuti come una casa e non come dormitorio. Prima li disegnava Olle Enderlein, a partire dal 1988 è invece German Frers a firmare i progetti. Da quel momento in poi c'è stata una continua evoluzione che ha portato gli scafi a essere non più soltanto comode

case galleggianti, ma anche veloci scafi da crociera, e il nuovo 40' è uno degli esempi più riusciti di questo corso. «Il fatto è - scherza Leoni - che non sappiamo come reagiranno gli armatori ora che anche gli Hallberg Rassy si sono messi a correre.»

Progetto

Pozzetto centrale fuori, tanto spazio vivibile dentro. E linee d'acqua veloci. È questa la filosofia dell'HR 40', che sostituisce il vecchio 39'. Per la costruzione vengono usati gelocoat e poliestere isoftalici. Con un metodo di stratificazione a mano lo scafo è isolato termicamente al di sopra del galleggiamento con Divinycell Pvc schiuma. Rispetto al precedente modello vanta una larghezza al galleggiamento maggiore di circa un metro, a vantag-

gio di velocità e stabilità di forma. Ma non è questo il solo fattore a contribuire all'incremento delle prestazioni. Il dislocamento è rimasto invariato, 10.000 kg, mentre la superficie velica è aumentata: 93,5 metri quadrati con genoa avvolgibile contro i vecchi 82 mq; con il fiocco invece la superficie passa da 75 mq a 80,8. Dal 40' in su l'albero diventa a 3 crocette invece che 2. Visto di profilo mostra forme più moderne, con slanci e cavallino più contenuti. Il motore è un Volvo Penta D2-55 da 55 cv con batteria separata da 62 Ah 12V, un motore che insieme all'elica Gori a tre pale a passo variabile (la standard è una 3 pale fissa), è capace di spingere la barca a una velocità massima di quasi otto nodi. I servizi si avvolgono di due batterie 12V 280 Ah, siste-



5

mate sotto il materasso di destra nella cabina di poppa. Il riscaldamento, un Webasto Airtop 3500 Diesel da 3.5 kW, è standard, un esempio quasi unico.

Interni

Lo spostamento della dinette, cucina e carteggio verso prua crea ambienti più confortevoli e vivibili, con uno spazio notevole dedicato alla cucina. Il layout prevede due divani in quadrato, due cuccette nella cabina di poppa, l'armatoriale, e la cabina a V di prua. Come optional sono disponibili due poltrone al posto del divano di sinistra (si perde lo spazio di una cuccetta) e un letto matrimoniale centrale a poppa, per questo bisogna però rinunciare al gavone di poppa. Il bagno è uno (solo il 43 piedi ne prevede due). Senza costi ag-

giuntivi è possibile modificare il divano di dritta per ricavare una cuccetta di buone dimensioni. Il passaggio verso la cabina di poppa ha guadagnato centimetri preziosi in altezza grazie allo spostamento dei due winch del genoa su un gradino esterno al profilo del pozzetto, scelta che ha lasciato più spazio alla stampata della coperta e di conseguenza all'altezza interna. Le finiture sono curate, così come i legni, la cui scelta è ricaduta sul mogano. A richiesta è possibile avere il teak. I dettagli, che rappresentano uno dei fattori più importanti per distinguere un prodotto di qualità da uno "standard", sono molto curati, dal sistema di apertura e chiusura degli sportelli alle maniglie delle porte, dalle bocchette di ventilazione alla fattura del quadro elettrico, per finire con

gli oblò tutti apribili, realizzati da Lewmar su disegno di Frers. Pratico l'armadietto per le cerate, ricavato nella paratia tra la scaletta d'entrata, amovibile per facilitare l'accesso al motore, e il bagno, con scolo in sentina. Il carteggio conserva uno spazio abbondante per la pianificazione della rotta, forse manca un po' di spazio per eventuali strumenti elettronici in aggiunta. Il tavolo ha le ante abbattibili per facilitare il passaggio alla cabina di prua. In bagno la doccia è stata arricchita con una porta in plexiglas che la separa dal resto dell'ambiente.

Coperta

Il pozzetto è centrale, e come per gli altri modelli la protezione da freddo e acqua risulta perfetta. Anche a costo di un profilo non proprio bellissimo: parabrezza

4. La cabina a V di prua. Le cuccette hanno una lunghezza di 2,12 metri. Sotto ai due materassi si aprono spaziosi gavoni per attrezzatura varia.
5. I legni utilizzati sono rifiniti con verniciatura satin, il piano di calpestio è di teak verniciato con strisce fini di legno chiaro, rivestito di moquette smontabile. I due divani sono lunghi 2,04 metri, l'altezza in quadrato è di 1,96.



1. La panca di sinistra del pozzetto nasconde un gavone stagno, il parabrezza è di vetro temperato.
2. L'albero è un Seldèn di alluminio a tre ordini di crocette.
3. Il musone di prua con il salpancora e i due comandi a terra. L'ancora Delta da 20 kg è optional.
4. Buona la larghezza dei passavanti.
5. Il trasto di randa è sulla tuga, per limitarne l'ingombro. I due sedili sulla poppa sono optional.

squadrato e tendalino super avvolgente non sono il massimo dell'eleganza. Un aspetto superfluo per chi sceglie un Hallberg Rassy. La coperta è studiata per offrire un ambiente comodo e vivibile, senza ostacoli. Il trasto di randa è in posizione arretrata, sulla parte di tuga al di sopra della cabina di poppa. I winch del genoa (Lewmar 50 Cts selftailing) sono stati spostati all'esterno, su un apposita sporgenza ai fianchi del pozzetto, una soluzione già vista sul 43' e sul nuovo 37'. La coperta guadagna una tocca di classe con la sostituzione delle bitte di alluminio con quelle di acciaio inox, più eleganti e resistenti. Tutta l'attrezzatura è Lewmar. Il musone di prua è predisposto per un'ancora Delta Original da 20 kg (optional). L'albero è un Seldèn di alluminio a

tre ordini di crocette armato in testa. Rotaia e saliscendi come predisposizione per il tangone dello spi sono standard.

La prova

Si è svolta nelle acque del canale di Piombino, giornata fredda e ventosa (12/14 nodi da sud-ovest), mare mosso con onde anche di un metro. Niente di meglio per provare una barca del genere, armata per l'occasione con randa e fiocco per un totale di 80,8 mq di superficie velica. Come si vede anche nella foto di apertura, il ponte rimane piuttosto asciutto nonostante le condizioni del mare non proprio tranquille. Il feeling al timone è buono, la sensibilità non è quella di un veloce scafo da regata, ma non sono queste le sensazioni che un armatore chiede ad un

HR. Buono il comportamento dello scafo, agile sull'onda, veloce e reattivo alle regolazioni sulle vele. Di bolina stretta, a 30°, la velocità media è stata di circa 6,5 nodi, allargando fino a 60° la velocità è salita fino a 6,9 con il vento calato però di mezzo nodo, un dato quindi importante, che conferma ciò che ci si aspettava dallo scafo. Passando al traverso la velocità aumenta fino a 7,1 mentre di poppa scende a 5, ma questo è più che normale, visto il fiocco con cui era armata la barca. Ottimo il comfort di navigazione quando si è all'interno, i tintibene al soffitto rappresentano una sicurezza ormai quasi sconosciuta alle altre imbarcazioni. Buone le prestazioni a motore, la velocità massima è stata di circa 7,8 nodi, quella di crociera è intorno ai 7.



Progetto

German Frers

Prezzo

Euro 286.000 + Iva

Dati

Lungh. scafo **m 12,40** – lungh. al gall. **m 10,60** – lungh. al gall. in navigazione **m 11,52** – largh. max **m 3,82** – pescaggio **m 1,99** disloc. **t 10** – zavorra **t 4,1** altezza soffitto in quadrato **m 1,96** – serbatoio diesel **lt 435** serbatoio acqua **lt 460**.

Piano velico

Albero in alluminio Seldèn a tre crocette – superficie velica con randa e fiocco **m² 80,8** superficie velica con randa e genoa avvolgibile **m² 93,5** altezza albero dall'acqua senza Windex **m 18,03**.

Motore

Volvo Penta D2-55 – numero cilindri **4** – cilindrata **lt 2.2**

potenza **cv 55** – coppia massima **135 Nm / 2200 rpm**.

Dotazioni standard

Fiocco su rullafiocco Furlex Raymarine ST 60: log, eco, vento – riscaldamento Webasto Airtop 3500 – frigo elettrico Isotherm – acqua calda e fredda a pressione – boiler 40 lt pompa elettrica svuotamento doccia – serbatoio acque nere con svuotamento anche dal ponte.

Dotazioni optional

Teak su tetto tuga (€ 5.709) cabina di poppa con letto centrale (€ 2.987) – albero con rullaranda elettrico e randa (€ 15.466) – randa steccata in Dacron con lazy jacks su carrelli e rotaia Selden Rcb (€ 2.445) – randa avvolgibile in Gitter Spectra con stecche verticali e vang a gas (€ 3.698) – genoa in dacron (€ 3.303) – genoa CC Gitter Spectra (€ 4.953) – tormentina



in Dacron (€ 1.564) – spi triradiale (€ 5.149) – gennaker con compresso amovibile (€ 5.118) – winches elettrici con 2 batterie supplementari (€ 7.715) autopilota Raymarine ST 7001 Plus (€ 5.671) – frigo/freezer (€ 2.708) – doccia esterna (€ 484) vhf Furuno FM-2721 Dsc (€ 1.150) – stereo Cd (€ 756) altoparlanti in pozzetto (€ 284) salpancora Lewmar con 60 m di catena e ancora delta da 20 kg (€ 3.724) – comando salpancore su consolle (€ 256) elica di prua 8 cv (€ 5.425)

elica Gori 3 pale (€ 2.791) capottina pozzetto (€ 1.061)

Indirizzi

Costruttore **Hallberg Rassy Varvs AB** Ellos, Svezia
Importato da **Lions InT-Yachts, Roma** tel. 06 44237537 lionsyacht@fastwebnet.it
www.hallberg-rassy.com
Dalmar, Milano tel. 02 70122424 **www.dalmaryacht.it** dalmar@mclink.it

Le prestazioni a vela

andatura	vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
bolina 30°	13,5	6,5
bolina 60°	13	6,9
traverso 90°	12,5	7,1
lasco 120°	13	6,2
poppa 180°	13	5

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dbA)	pozzetto	dinette	cab. poppa
700	3	57	59	61	
1.100	5	58	59	62	
1.500	6,5	62	64	66	
2.000	7,2	65	68	70	
2.300	7,8	69	72	74	

Nota: la prova si è svolta a Piombino, mare mosso, 12/14 nodi di vento. Cinque persone a bordo, serbatoio carburante pieno, serbatoio acqua a metà, carena pulita.

- Comfort interni
- Navigazione
- Costruzione



- Visibilità con capottina

In sintesi

Imbarcazione da vivere tutto l'anno grazie al riscaldamento standard. Veloce e ben protetta in navigazione, ha interni curati con legni di mogano, offre 4 posti letto.

