

SUPERPROVA

HALLBERG



HALLBERG RASSY 53

Progettato da German Frers e costruito con la consueta raffinatezza della cantieristica svedese, la nuova ammiraglia di Hallberg Rassy è un sailmotor di sedici metri per la crociera a lungo raggio di Leonardo Zuccaro

Pregi

- Grande sicurezza e comfort in navigazione
- Ripartizione interna marina ed equilibrata
- Robustezza di costruzione e alto grado di finitura

Difetti

- La visuale al timone seduti internamente è limitata
- Gli oblò della dinette si aprono verso l'esterno
- Il circuito del trasto randa è di difficile manovrabilità

HALLBERG RASSY 53



razie ad una politica basata sulla "qualità totale", che ha reso famosa nel mondo la cantieristica scandinava, Hallberg Rassy è riuscito a conquistare la leadership nel segmento dei sailmotor. Parte del merito va anche al progettista German Frers che nel rinnovare l'intera gamma ha snellito le linee un po' massicce della vecchia serie e migliorato sensibilmente le qualità veliche, specie nelle condizioni di vento medio-leggero. Il tutto senza snaturare minimamente quelle peculiarità che gli appassionati vogliono da un "fifty", come l'abitabilità, la velocità a motore e la semplicità di manovra.

ESTETICA E PROGETTO



Il 53, che della nuova serie rappresenta l'ammiraglia, è caratterizzato da una insellatura marcata del cavallino che determina bassi bordi liberi al centro ed una prua alta e asciutta. La classicità delle linee è evidenziata dagli slanci importanti e da uno specchio di poppa leggermente inclinato, da cui si riconosce palesemente la mano di Frers. Rispetto alla serie precedente è comparsa una vera tuga che oltre a fornire quote interne superiori ai 200 cm, rende ancor più marina la coperta. La carena è quella tipica di un cruiser a dislocamento pesante, con una forte stellatura delle sezioni prodriere e volumi pieni dal centro a poppa. All'alta stabilità di forma che ne consegue si somma un raddrizzamento di peso pari al 39% del dislocamento. Per limitare il pescaggio, Frers ha optato per un bulbo a siluro in piombo lungo e poco profondo, mentre il timone semicompenso, incernierato sullo skeg strutturale, punta sia sulla robustezza che sulla sensibilità.

COPERTA E ATTREZZATURA

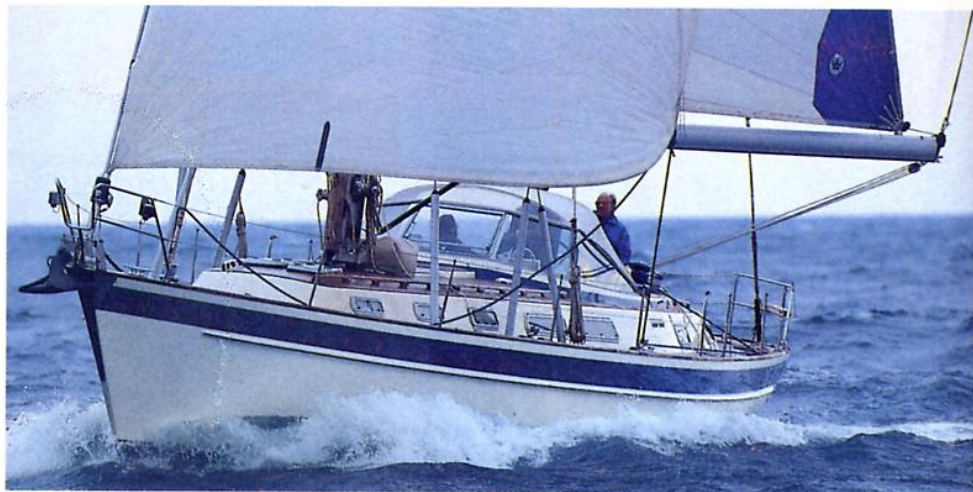


Di chiara matrice nordica, il pozzetto centrale del 53 è piccolo e molto protetto da alti schienali (50 cm) che forniscono sedute comode per gli ospiti, ma meno per il timoniere. Per migliorare la ventilazione i vetri frontali del dodger sono apribili a compasso, mentre una capottina integrale permette di chiudere completamente la zona per ricavare un living esterno abitabile anche d'inverno. A portata di mano del timoniere le manovre di scotta e le volanti, con due winch elettrici da 66 per il genoa, mentre la randa, rinviata alle spalle del timoniere su ambo i lati della tuga, dispone di un winch elettrico (utile anche per il recupero dell'avvolgifiocco) ed uno manuale. Da rivedere il circuito del trasto, dotato di due strozzatori al posto di due stopper e quindi difficilmente rinviabile ai winch. Essendo previsti sistemi avvolgibili, tutte le drizze restano all'albero, dove oltre ai due winch sono forniti vari stopper e bitte. Per lo stivaggio dei parabordi si può contare su una grande cala dell'ancora, per le cime ci sono i due gavoni di poppa, mentre quello sotto il pozzetto è in grado di contenere oggetti molto ingombranti. La sede dell'autogonfiabile è prevista sulla tuga, dove però limita un po' la visuale.

ALBERO E VELE



Gli oltre 22 metri di albero indicano chiaramente l'intenzione di potenziare il passo con vento leggero; con un genoa al 150% al posto del fiocco al 100% fornito di serie, il 53 riesce infatti a muoversi con una certa agilità anche nelle condizioni



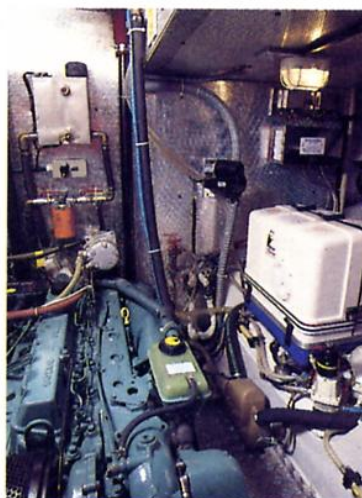
L'ammiraglia del cantiere svedese porta la firma dell'argentino German Frers, che ha rinnovato l'intera gamma degli HR. Rispetto alla vecchia serie di Enderlein, le migliorie più evidenti riguardano sia l'estetica, ora più snella ed elegante, sia le prestazioni con venti medio-leggeri.



Come ormai tradizione del cantiere, l'essenza impiegata per gli interni è il mogano Kaya dalla caratteristica tinta rossiccia. La forma a C profonda della dinette realizza otto comode sedute intorno al tavolo di cm 82x120. Oltre al boccaporto centrale, ci sono quattro oblò apribili verso l'esterno.



La toilette armatoriale è provvista di doccia separata di cm 68x82 e di bidet.



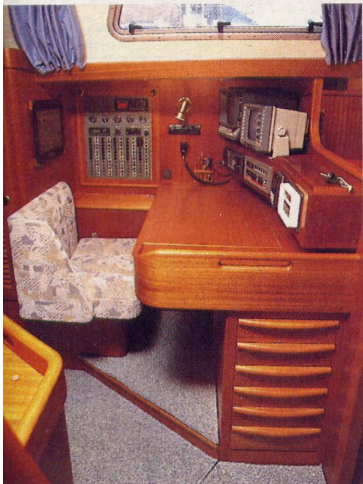
Il 53 può vantare una vera sala macchine dove, oltre al motore, sono concentrati tutti gli impianti di bordo.



Massima pulizia della prua con il salpancore verticale da 1500 W.



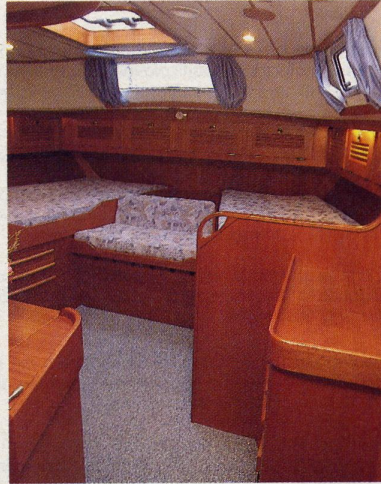
L'Hallberg Rassy 53 esprime il meglio delle sue potenzialità veliche in bolina con mare formato, quando le 23 tonnellate di displacement e le sezioni stellate di prua consentono di passare l'onda con estrema dolcezza, mantenendo ottime medie di velocità ed un angolo al vento inusuale per un sailmotor. Il pozzetto, sebbene centrale, si è dimostrato molto ben protetto dagli alti paraspruzzi e dal dodger in tela. Optional una capottina integrale per navigare d'inverno.



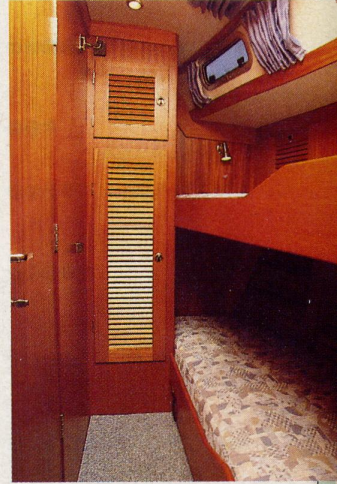
Con un piano di cm 75x105, sei cassetti e tre vani, il carteggio del 53 è il più spazioso della categoria.



Molto razionale la cucina della versione della prova, con il bancone di lavoro che crea un appoggio sicuro.



Nell'armatoriale, la soluzione dei due letti "francesi" è senz'altro più marina di quella con il letto matrimoniale.



La cuccetta bassa della cabina ospiti misura cm 95x100, quella alta cm 71x200.



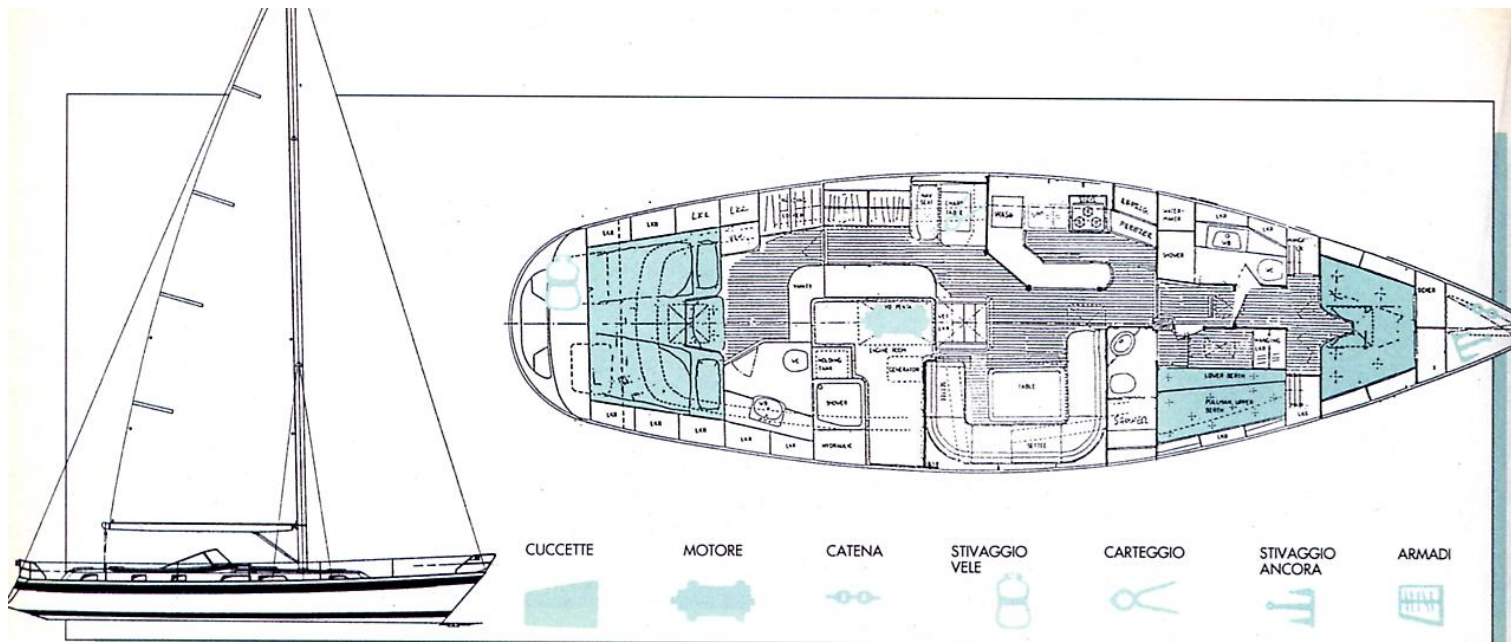
Di classica concezione nordica, il pozzetto di cm 233x175 privilegia la sicurezza all'abitabilità. La seduta al timone non è delle più comode, ma le manovre di scotta sono a portata di mano.



La costante presenza di tientibene e l'alta falchetta evidenziano l'importanza data alla sicurezza.



Logica conseguenza dei sistemi avvolgibili, le drizze restano all'albero, dove sono posti oltre ai due winch numerosi stopper e bitte.



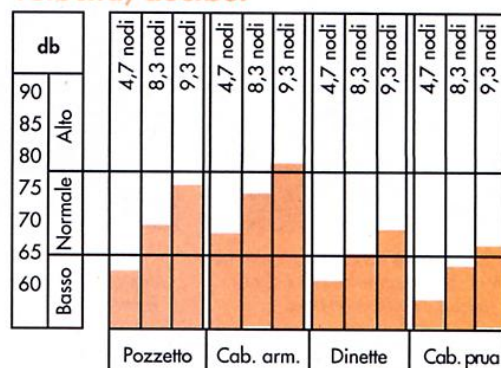
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● I parametri progettuali sono quelli di un tipico cruiser per lunghe navigazioni, particolarmente confortevole e sicuro. Elevato anche il raddrizzamento. Predilige la bolina.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●● In coperta è privilegiata la sicurezza. Il pozzetto non è "mediterraneo", ma la zona prendisole è abbondante.
- ALBERO E VELE** ●●●● Albero non passante ma di profilo sovradimensionato, insartito in modo tradizionale. Di serie i sistemi avvolgibili, ma l'idraulica è optional.
- INTERNI** ●●●●● Comune a tutte le versioni l'ampiezza dei singoli locali, secondo la filosofia degli HR che tende a pochi spazi separati ma di grandi volumi.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●● Robustezza innanzitutto, senza risparmio nei pesi, ma il dislocamento pesante lo consente senza creare problemi. Molto alto anche il livello di finitura.
- A MOTORE** ●●●●● Potenza da vero motorsailer, con una eccellente insonorizzazione della sala macchine, dove alloggiavano tutti gli impianti. Indispensabile l'elica di prua.
- A VELA** ●●●●● Grandi doti boliniere, con un passo sull'onda tra i più confortevoli mai provati. Netta la sensazione di sicurezza.
- DOTAZIONI E IMPIANTI** ●●●●● I componenti sono di qualità, le posizioni ben studiate in rapporto al baricentro. Ottima autonomia di acqua e gasolio.

Vel. a motore/giri min.

Giri al minuto	Nodi
1200	4,7
2000CROCIERA	8,3
2500MAX	9,3

Rumorosità motore: velocità/decibel



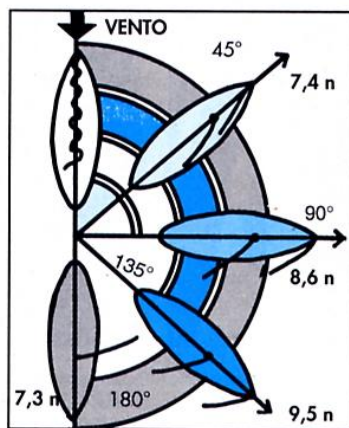
Risultati del test

Bolina: angolo reale 45°
sbandamento max 30°

Velocità
bolina: 7,4 n
traverso: 8,6 n
lasco: 9,5 n
poppa: 7,3 n

CONDIZIONI DEL TEST
Velocità del vento reale: 18 nodi
Stato del mare: mosso
Vele usate: randa avvolgibile genoa avv. al 140% della J

Misurazioni effettuate con GPS Sony, fonometro Delta e stazione del vento Danaplus.



Attrezzature

Verricelli Lewmar
Rotaie e stopper Lewmar
Boccaporti Lewmar
Oblò Bjerg
Albero Selden
Avvolgifiocco Furlex
Salpancore Lofrans

Dimensioni

Altezze in cabina
Cabina armatoriale m 1,95
Dinette m 2,04
Toilette di poppa m 1,91
Cabina di prua m 1,99
Lungh. pozzetto m 2,33

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●
Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●
Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
Spaziosità e funzionalità dei bagni ●●●●●
Volumi di stivaggio, armadi e cassette ●●●●

Legenda

● Scarso
●● Sufficiente
●●● Discreto
●●●● Buono
●●●●● Ottimo

HALLBERG RASSY

INTERNI

Gli interni del 53 seguono la filosofia del cantiere basata su pochi spazi separati ma di grandi dimensioni; così le tre versioni proposte non variano tanto nel numero delle cabine (a tre doppie si aggiunge una quarta singola) quanto nella forma delle cucette, singole o matrimoniali. La disposizione dell'esemplare della prova è a nostro avviso la più equilibrata: una suite armatoriale a poppa con due letti larghi 100 cm, uno scrittoio, due armadi a tutta altezza e molti stipetti e mensole; il corridoio verso il quadrato ospita la zona tecnica, con l'accesso alla sala macchine sulla dritta e contrapposti due grandi armadi (uno dei quali pensato per le cerate) e il quadro elettrico. A lato della scala d'ingresso si apre un ampio carteggio dotato di cassetti, vani e un piano di cm 105x75 che permette di aprire la carta intera. Bella e razionale la ripartizione del living, dove un bancone centrale divide la zona cucina, completa di ogni accessorio, dalla dinette a C molto profon-

da, per otto comode sedute. A prua, una cabina a castello sulla dritta con la toilette contrapposta che serve anche per la cabina di prua, dotata di un "lettone" a V di cm 190x194.

COSTRUZIONE E FINITURE

L'attenzione del cantiere è totalmente indirizzata alla robustezza e alla durata nel tempo, a scapito della leggerezza. Lo scafo è realizzato in laminato di pino ad alto spessore con tessuti bi e tri-assiali di vetro E e resina poliesteri. L'opera morta è poi rivestita internamente da un sandwich non strutturale, che serve solo a ridurre il fenomeno della condensa. La coperta in sandwich di balsa è assemblata allo scafo con il solito sistema dei perni e successiva resinatura, ma tra i due corpi è lasciata una camera d'aria riempita con una schiuma che scongiura qualsiasi rischio di infiltrazioni. L'ossatura, realizzata da una fitta rete di madieri e longheroni, si collega nella zona centrale alle semiparatie per formare le tre omega di rinforzo per l'albero e le lande. Il bulbo in piombo è sostenuto da 17 prigionieri inox, mentre il timone, con asse in pieno d'acciaio di diametro 80 mm, è imboccolato su cuscinetti a sfera. Per prevenire l'osmosi la carena è trattata con resina epossidica.

A MOTORE

Logica premessa di un "fifty", la potente motorizzazione del 6 cilindri Volvo da 145 cv, con cui abbiamo raggiunto ad appena 2000 giri (regime di crociera) 8,3 nodi. Al massimo dei giri (2500!), il GPS ha registrato 9,3 nodi. Ottimi i dati relativi alla prova fonometrica, merito di un'accurata insonorizzazione della sala macchine, dove oltre al motore e alle marmitte, sono posti tutti gli impianti "rumorosi" di bordo come pompe, auto-clave, generatore ecc. Indispensabile l'elica di prua, senza la quale manovrare in porto è piuttosto difficoltoso: i 145 cv del Volvo permettono l'installazione di un bow-thruster idraulico.

A VELA

Abbiamo provato il 53 nelle sue condizioni ideali, ovvero con 18 nodi di vento reale e mare formato. Il comportamento è quello che un crocierista si aspetterebbe dalla sua barca ideale e cioè un passo sull'onda morbida senza neppure un'impozzata, una velocità costante in bolina di 7,5 nodi, al lasco qualche punta di 9 ed oltre, una stabilità di rotta che perdona anche i timonieri più distratti. Magari l'angolo di bolina non è dei più stretti (i 45° sono comunque scontati), la virata delle più rapide, ma sono queste le peculiarità di un cruiser? Se poi si aggiunge che, a tutta tela, l'acqua lambisce appena la falchetta e la ruota resta sempre leggera, il giudizio non può che essere positivo. Una barca adatta per navigazioni impegnative, che dà un senso di sicurezza totale ed un grande comfort.

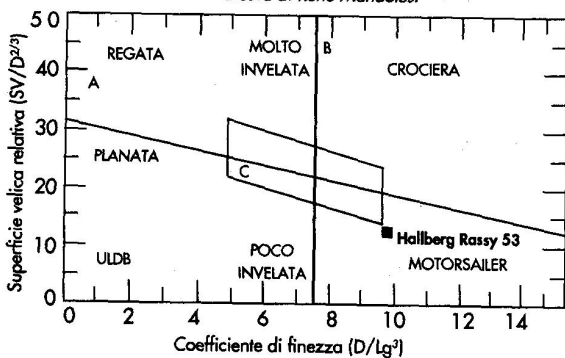
DOTAZIONI E IMPIANTI

L'impiantistica punta non solo sulla qualità, ma anche sulla posizione di ogni singolo componente, in modo da facilitare l'ispezione e rispettare le inerzie e il raddrizzamento. Così, i 930 litri d'acqua e gli 850 di gasolio sono in sentina a centro barca, dentro serbatoi inox. Nella sala macchine, anch'essa posta al centro, sono installati tutti gli altri impianti, i circuiti sono etichettati e facilmente accessibili. Batterie da 280 Ah a 24 V per i servizi e 12 V per il motore e il generatore. Le dotazioni di serie, abbastanza complete, includono il riscaldamento Webasto a gasolio.

(L.Z.)

solitamente più penalizzanti per un sailmotor, quelle sotto i dieci nodi di reale. È poi previsto lo strallo di trinchetta amovibile per armare un triangolo da vento forte, senza dover così navigare con il genoa semiavvolto. In questo caso vanno usate le due volanti alte non strutturali. Appoggiando in coperta, l'albero Selden a due ordini di crocette tubolari è opportunamente sovradimensionato, tradizionale l'insartimento con le due basse anteriori al posto dello stralotto, mentre le alte e le intermedie anch'esse in cavo spiroidale, sono discontinue. Di serie avvolgifiocco, avvolgigranda e vang rigido, oltre alle relative due vele Elvstrom; eventuali sistemi idraulici, compreso il tendistrallo, sono invece opzionali. In definitiva, un armo semplice da manovrare ma efficiente.

Fattori tecnici a cura di Reno Mandolesi



LEGENDA
A-B: linee dei valori medi (più uno scafo si allontana da esse e più presenta le caratteristiche tipiche di uno dei quattro settori).
C: l'area C contiene il 70% delle barche a vela presenti sul mercato italiano
Superficie velica relativa: indica la capacità di raggiungere alte velocità intorno alla velocità critica e quindi di entrare in planata.
Coefficiente di finenza: elevati valori di questo fattore sono tipici di barche "pesanti", mentre barche "leggere" hanno un basso coefficiente di finenza.

Velocità in nodi previste al calcolatore

	Vt	5	10	15	20
γ 45°	Bolina	3,2	5,2	6,6	7,8
γ 90°	Traverso	3,5	6,4	8,0	8,8
γ 135°	Lasco	3,0	6,1	8,7	9,5
γ 180°	Poppa	4,6	4,6	6,4	7,5

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m	16,44
Lunghezza al gall.	m	13,31
Larghezza	m	4,64
Pescaggio	m	2,29
Dislocamento	kg	23000
Zavorra	kg	9000
Superficie velica (100%)	m²	130,7
Numero cucette		7
Motori e cavalli	Volvo Penta 145 cv	
Capacità serb.acqua	l	930
Capacità serb.gasolio	l	850
Disegnata da:	German Frers	
Costruita da:	Hallberg Rassy	
Importata da:	T-Yachts di Remo Leoni	
	Via Salento 12, 00162 Roma,	
	tel. 06/44237537, fax 06/44290706	

Optional

Trasporto	L. 39.000.000
RINA	L. 4.000.000
Armo e varo	L. 4.000.000

Fattori tecnici

Velocità critica	n. 8,76
Lft/Baglio max	3,54
(meno di 2,70= barca larga; più di 3,40= barca stretta)	
Zavorra/Dislocamento	39%
(valori medi compresi tra 24% e 47%)	
Coefficiente di finenza	9,75
Sup.velica relativa (100%)	16,16

LEGENDA:
Vt: velocità del vento reale in nodi.
γ: angolo rispetto alla direzione del vento reale.
Le velocità indicate in tabella sono state elaborate al calcolatore in base ai parametri costruttivi e alle misure effettuate in mare.

I concorrenti

Modello	Progettista	Lft	Disloc.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
HR 53	Frers	16,44	23000	7	130,7	Hallberg Rassy	827.000.000
Najad 52	Beyer	16,20	20000	10	147	Najad Varvet	806.000.000
55T	Beeldsnijder	16,65	22000	5/7	152	Franchini	500.000 US\$
Oyster 55	Pye	16,83	22680	8/10	148,4	Oyster M.	434.400 Sterl
Wauquiez 54	Dubois	16,80	22000	8	167	Wauquiez	5.100.000 FF
Nauticat 521	S&S	15,60	24000	7/11	151	Siltala Y.	845.000.000
Solaris 57 CC	Peterson	17,20	23000	8	173	Se.Ri.Gi	-
Taswell 56	Dixon	17,01	22000	7/8	155,3	Ta Shing	575.000 US\$
Christina 52	Peterson	15,80	14200	10/12	140	Hans Christian	395.000 US\$
Contest 58	Zaal	17,50	24000	9/10	200	Conyplex	-

Per maggiori dati consultate "I prezzi del nuovo". I prezzi si intendono IVA esclusa franco cantiere.