

Hallberg-Rassy 37

di Giuseppe Mancini - foto di Toni Valente

Gia! Solidità e affidabilità: è la prima, viva, sensazione che suscita un qualsiasi modello Hallberg Rassy. Questo 37 piedi non fa eccezione, anzi! All'ormeggio si presenta in tutta la sua "abbondanza", fatta di qualità dei materiali, bontà delle attrezzature di coperta, cura nei particolari ed eleganza. Nella tradizione della Casa svedese, anche il nuovo undici metri nasce su progetto del mitico German Frers e, subito, sembra molto simile al suo predecessore: l'ormai in pensione 36 piedi. In realtà, le due barche sono differenti e, a una più attenta analisi, appare evidente che Frers e il Cantiere non si sono limitati a un restyling: hanno piuttosto dato vita a un progetto interamente nuovo, senza però ledere quelle note salienti che fanno di un Hallberg Rassy un'imbarcazione subito riconoscibile, e hanno anche ottenuto un elevato grado di fidelizzazione nella clientela.

SCAFO E COSTRUZIONE

Le linee fondamentali del HR 37 si sono radicalmente modificate, avvicinandosi agli attuali schemi progettuali. Rispetto al 36, troviamo gli slanci - di poppa e, soprattutto, di prua - ridotti; le linee d'acqua sono molto più sottili nelle sezioni di prua e, di conseguenza, il baglio massimo è arretrato di qualche piede. Inoltre, le sezioni trasversali vedono murate più verticali specie nelle zone del mascone e del giardinetto, così come quelle di poppa, più dritte e meno arrotondate. Queste poche note sono sufficienti a rivelare caratteristiche prestazionali ben diverse rispetto al modello precedente.

Di questa nuova impostazione progettuale ha tratto beneficio anche la coperta, che appare nel suo insieme più integrata nella linea complessiva e meno invadente.

Lo scafo del HR 37 è stratificato manualmente, in solidi di vetro e resine isoftaliche. Tutta la parte centrale della chiglia, laminata con un ulteriore rinforzo in Kevlar, assicura un'ottima rigidità alla struttura sia in senso longitudinale che in torsione. Per innalzare le caratteristiche di coibentazione termoacustiche, viene applicata una schiuma PVC dal galleggiamento fino alla falchetta.

Coperta, tuga e pozzetto, sono realizzati in sandwich per contenere il peso complessivo, pur mantenendo un'ottima rigidità. Scafo e coperta vengono uniti utilizzando un'ulteriore laminazione, interna ed esterna, continua lungo lo spigolo, così da ottenere una cellula unica: nessuna parte - dello scafo, della coperta e delle paratie strutturali - è incollata; anche queste ultime sono, per l'appunto, fissate a scafo e coperta con l'utilizzo di stuoie in fibra di vetro dalle ampie superfici. Anche le linee d'acqua delle appendici sono state ridi- ➤



Hallberg-Rassy 37

Dal Cantiere svedese un nuovo modello nato sulla scia del 36 piedi che ne riprende le caratteristiche principali, garanzia di solidità e affidabilità



In alto, la tuga sopra la cabina di poppa con il suo passauomo e l'areatore per garantire il cambio d'aria a barca chiusa. Di lato, un passavanti con il tintibene in teak



Sopra, una bella immagine del pozzetto. Si noti il paramare molto alto che protegge perfettamente il timoniere e l'equipaggio. Di fianco, un particolare della ruota del timone con la colonnina porta strumenti. Si noti l'ottima posizione della monoleva



Di fianco, il gavone delle ancore, particolarmente ampio, ma con un entrata leggermente piccola

Di fianco, la vetrata del pozzetto con la parte centrale apribile per garantire la circolazione dell'aria d'estate. Sotto, un particolare della falchetta in teak



Sotto, l'alloggiamento molto tradizionale dell'autogonfiabile e i rinvii delle manovre in pozzetto



segnate, ottenendo un bulbo in piombo con un più basso coefficiente di resistenza; questo è fissato allo scafo utilizzando 15 prigionieri in acciaio inox. Il timone, montato su skeg, ha un profilo dalla corda contenuta, anch'esso sinonimo di resistenza ridotta.

COPERTA

Il pozzetto centrale - comune a tutti gli Hallberg Rassy - è il carattere distintivo anche di questo 37 piedi e condiziona il disegno e la distribuzione dell'intero piano di coperta. Come tutti i pozzetti centrali presenti in imbarcazioni al di sotto dei 14 metri, non può essere considerato spazioso. Va detto a suo fa- ➤



apri la scheda tecnica della barca su SoloVela.net



vore che è molto ben protetto sia da due generosi paramare laterali che dal tipico parabrezza, realizzato in vetro temperato e alluminio. Anche se dagli spazi contenuti, il pozzetto del HR 37 è ben organizzato ed estremamente confortevole: le panche e il bordo superiore dei paramare sono rivestiti in teak; il piano di calpestio vede un carabottino (sempre in teak); ai lati del passauomo due comode mensole in teak sono perfettamente protette dal parabrezza e dalla capottina su di esso applicata che, oltretutto, contribuiscono a rendere asciutta tutta la zona. Il teak utilizzato dalla Hallberg Rassy per rivestire la coperta (di

serie), il pozzetto e, a richiesta anche la tuga, sono di ottima qualità e perfettamente gommati. I gavoni esterni rappresentano un piccolo neo di questo bel 37 piedi: complessivamente - escluso quello dell'ancora che, per volume e profondità, è semplicemente fantastico - gli spazi di stivaggio sono insufficienti, non tanto per il volume, quanto per la distribuzione e l'organizzazione. In tutto si trovano tre gavoni: quello più a poppa - posto tra la fine della tuga e lo specchio di poppa - è molto largo ma poco profondo, utile solo per riporre cime d'ormeggio e parabor-di dal diametro ridotto; lungo il passavanti di sinistra si apre un pic-

colo gavone dedicato alle bombole del gas; il terzo e principale gavone è accessibile dal pozzetto tramite un portello che si apre sulla panca di sinistra. Questo vano, essendo l'unico dal volume importante, è costretto ad accogliere una gran quantità di materiale e accessori, causando una sovrapposizione a strati e, di conseguenza, un difficile mantenimento dell'ordine. Oltretutto, la notevole profondità unita alle dimensioni contenute dell'apertura rende veramente impegnativo il recupero di una qualsiasi parte scivolata sul fondo. Sulla tuga si aprono nove oblò laterali, un piccolo osterigio dal vetro traslucido in corrispondenza del bagno e altri due osterigi:



uno sopra il quadrato, l'altro sopra la cuccetta della cabina di poppa. Un ultimo osterigio è posto sopra la cabina di prua, appena a pruvia la parte terminale prodiera della tuga. Il tutto contribuisce a rendere gli interni luminosi e ben areggiati, grazie anche all'apporto di due dorade. Indovinata la posizione dei due winch principali, dedicati ▶▶



In alto la cabina di prua. A destra, la cucina completa di forno. A sinistra, il bagno



alle scotte del genoa e del gennaker che - a differenza del 36 piedi, dove erano posizionati sui paramare - sono stati spostati più esternamente, applicati sopra un'apposita panchetta, utile anche come scalino per l'accesso al pozzetto. Tale modifica ha permesso anche di abbassare il piano di rotazione del verricello, avvicinandolo alla coperta e migliorando di conseguenza l'ergonomia, a tutto vantaggio di un inferiore sforzo necessario.

ATTREZZATURA E PIANO VELICO

L'attrezzatura di coperta è semplice e ben disposta: i due winch del genoa (48 CTS), il winch in pozzetto (30 CTS), i due winch all'albero (16 CTS), le rotaie e i carrelli che regolano il punto di scotta del genoa, il trasto randa e tutti i bozzelli, così come il salpancore elettrico, sono della Lewmar.

L'albero, fornito dalla Selden, è poggiato in coperta e presenta due ordini di crocette: con sartiame spiroidale discontinuo e doppia diagonale bassa. Il piano velico prevede un armo in testa d'albero, con un genoa a bassa sovrapposizione, avvolgibile grazie a un avvolgi-fiocco Furlex. Per la randa si può scegliere una soluzione full-batten con lazy jack o una con avvolgiranda, gestibile dal pozzetto.

Da segnalare l'ottima colonnina del timone - completa di comando monoleva, quadro motore e bussola Suunto - fornita dalla Jefa Steering.

INTERNI

Oltre a un ribaltamento speculare del layout rispetto a quello del 36, la rinnovata linea dello scafo del HR 37 ha inciso sugli spazi interni. L'arretramento del baglio massimo ha influito principal-



mente sulle cabine di poppa e di prua: la prima ha guadagnato spazio laterale, diventando più ampia e ariosa; la seconda, invece, ha visto ridurre il suo spazio a causa dell'assottigliamento delle sezioni prodriere.

Il bagno è in prossimità della cabina di prua, davanti alla paratia principale, che lo divide dalla dinette. Qui troviamo due comodi divani (uno a L a dritta e uno lineare lungo la murata di sinistra) che circondano un tavolo centrale, composto da due semipiani abbattibili. Bella la cucina - posta a sinistra della scala d'accesso dal pozzetto - completa di due lavelli inox, un blocco cottura a due fuochi e forno, e un frigo dal portello un po' sacrificato per posizione e dimensione. Dal lato opposto si trova il tavolo da carteggio, ampio e comodo come è sempre più difficile trovarne nei nostri giorni.



Un particolare del divano della dinette. Lo schienale si può alzare e il divano si trasforma in un comodo letto



Lo schienale, una volta alzato, può essere utilizzato come porta oggetti



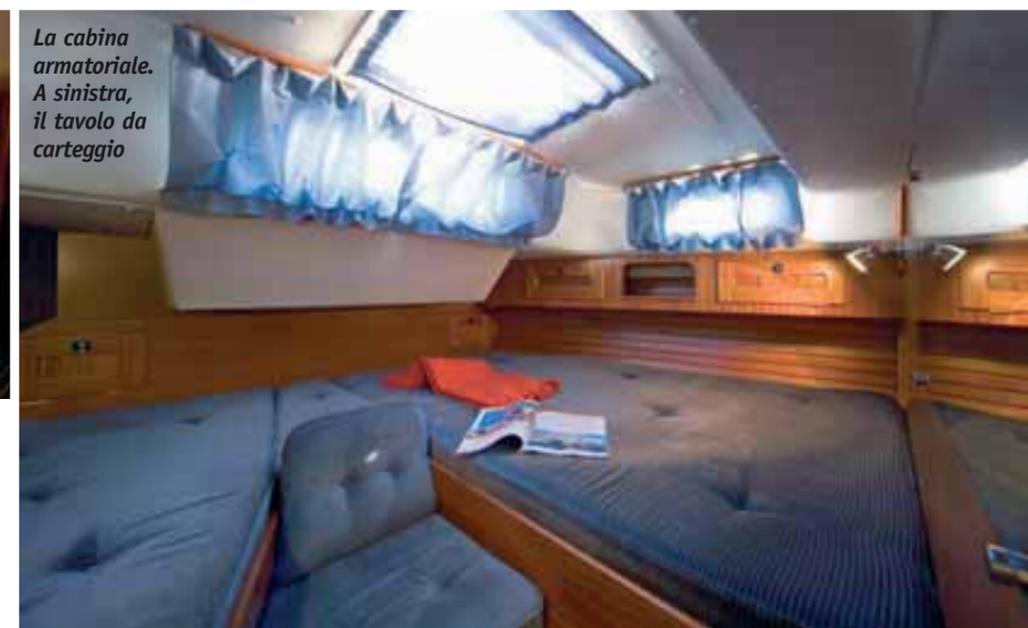
Ma l'enorme pregio degli interni del HR 37 - oltre all'indiscusso livello della falegnameria e l'alta qualità del mogano utilizzato - è rappresentato dai volumi di stivaggio, tra armadi, stipetti, cassetti e gavoni: ogni spazio è stato ottimizzato e da ogni angolo è stato ricavato un vano utile a riporre qualsiasi cosa.

Ancora due differenze rispetto al 36 saltano agli occhi: sono sparite le persiane dagli sportelli degli stipetti, semplificandone la pulizia; gli oblò laterali alla tuga adesso sono tutti apribili, migliorando molto l'aerazione.

MOTORE E IMPIANTI

Anche se la barca da noi provata monta un Volvo Penta, la Hallberg Rassy fornisce il 37 con un più compatto Yanmar da 54 cavalli e trasmissione in linea d'asse. Il suo vano è molto grande, una vera e propria sala macchine dove possono trovare posto, oltre al bruciatore del riscaldamento Webasto (fornito di serie), dissalatori, generatori e varie parti di rispetto come eliche o ancore.

Due i serbatoi del gasolio, uno dei quali da 225 litri posizionato



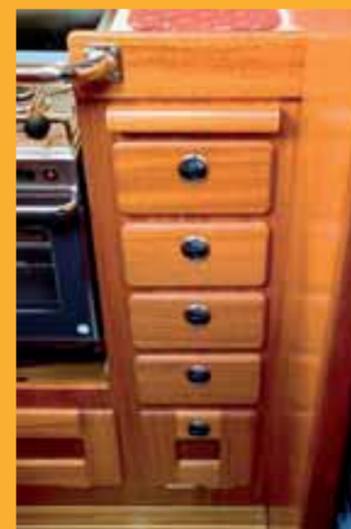
La cabina armatoriale. A sinistra, il tavolo da carteggio

in sentina, sotto il pagliolato. Estrema attenzione nella distribuzione dei pesi anche per quanto riguarda la disposizione dei serbatoi dell'acqua, anch'essi sistemati in basso. Naturalmente è presente un doppio impianto dell'acqua, fredda e calda, assistito da un'autoclave e da un boiler di 40 litri.

L'impianto elettrico a 12 volt è caratterizzato da molti punti luce, tutti alogeni e alimentati da due batterie, per un totale di 245 Amp/h. L'impianto per il motore è separato e vede una batteria da 62 Amp/h. Molto buono il livello delle parti utilizzate e dei cablaggi.

PROVA IN MARE

Si inizia subito con una bella bolina. Il vento rafficato oscilla tra i 15 e i 18 nodi e, provenendo da terra, ha un fetch ridotto con una conseguente onda bassa e leggermente ripida. La barca ►►



A sinistra, la cassetteria della cucina con il tagliere estraibile. Di fianco, l'avveneristico stacca batterie



Di fianco, il pannello elettrico. Sotto, la sala macchina, si noti l'ordine con cui sono disposti i sistemi e lo spazio che c'è ancora da utilizzare per altre attrezzature di bordo



sotto coperta

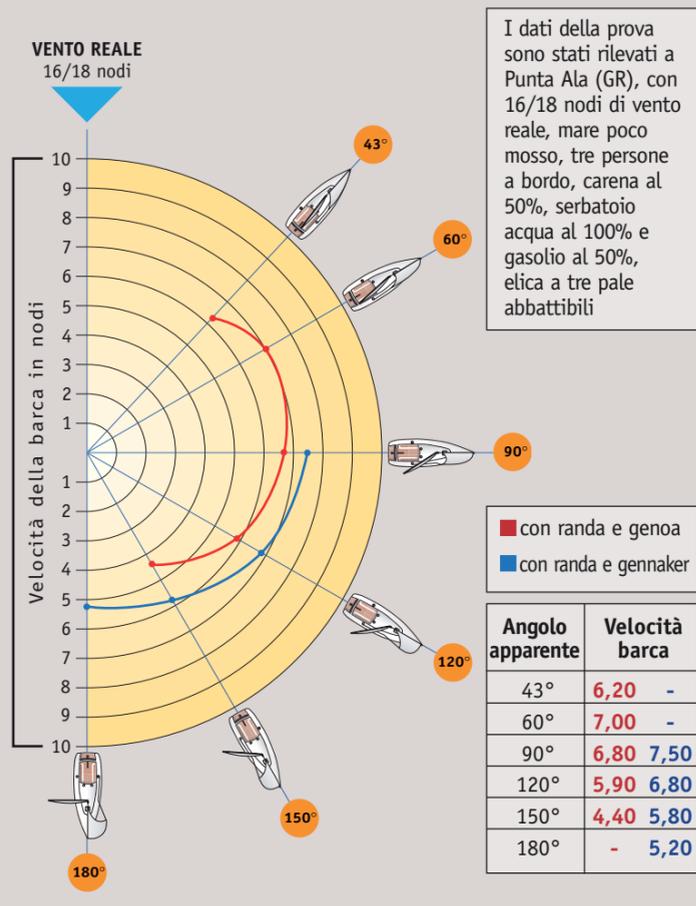
PRO

- Solidità della struttura
- Qualità attrezzature e materiali
- Spazi stivaggio interni

CONTRO

- Gavoni esterni
- Efficienza timone
- Sportello frigo

PRESTAZIONI A VELA



si comporta bene, anche se le quasi otto tonnellate di peso si sentono, soprattutto in uscita dalle virate. Dopo ogni manovra ha bisogno di un po' di tempo per riprendere il passo, pur non soffrendo minimamente l'onda presente. Sotto raffica, quando aumenta lo sbandamento laterale, il timone perde di efficacia e diventa difficile contrastare l'eccessiva tendenza all'orza: probabilmente la riduzione della corda massima della pala avrebbe richiesto un suo aumento di profondità.

A parte questo, il timone si presenta non molto sensibile e leggermente sordo, rendendo necessario prendere un buon anticipo e lavorare sul carrello della randa. Per mantenere una velocità accettabile non bisogna chiedere troppo in termini di angolo e, con quest'intensità di vento, si riesce a ottenere un buon equilibrio senza stringere oltre i 40 gradi.

Con l'asimmetrico è un vero piacere, soprattutto per la stabilità e la progressione d'avanzamento, sempre regolare e confortevole. Anche se la prua è ampiamente bagnata, non è mai arrivata una goccia in pozzetto, confermando la validità della protezione data dall'accoppiata parabrezza capottina.

Nonostante la trasmissione a linea d'asse, a motore si manovra molto bene, certamente aiutati dall'ottima elica a tre pale Gori. Sempre a motore, rilevata la rumorosità, annotiamo in pozzetto un basso livello decisamente inaspettato; anche la cabina di prua è silenziosa e la dinette è nella norma; la cabina di poppa, invece, risulta leggermente rumorosa dai 2000 giri in su.

I dati della prova in mare sono stati rilevati con l'ausilio del Geonav 4C



DOTAZIONI DI SERIE

- Esterni** Coperta e pozzetto in teak; avvolgifiocco Furlex; randa e fiocco Elvstrom-Sobstad, n.6 parabordi
- Interni** Strumenti del vento, Log, Eco Raymarine ST60; boiler L.40; riscaldamento Webasto; frigo elettrico

ACCESSORI EXTRA

prezzi in Euro, IVA esclusa

Rivestimento tuga in teak	5.656
Albero con rullaranda	3.339
Randa avvolgibile full-batten verticali	2.560
Gennaker con attrezzatura	4.018
Presa da banchina e impianto V.220	652
Caricabatterie Amp.40 Mastervolt	1.161
Autopilota Raymarine ST 7001 Plus	4.830
Radar-Plotter-Gps Raymarine RL 70 RC Plus	5.501
Doccia esterna	484
Salpa ancore elettrico Lewmar, ancora Delta e catena	3.592
Elica Gori 3 pale	2.655
Sedili in teak su pulpito poppa	398

HR 37

VALUTAZIONI

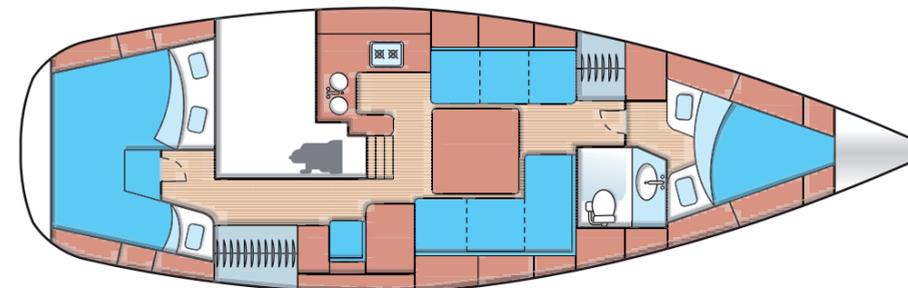
Struttura	★★★★★
Interni	★★★★★
Prestazioni a vela	★★★★★
Manovrabilità	★★★★★
Attrezzatura	★★★★★
Comodità	★★★★★

STIVAGGIO

Gavoni esterni	★★★★★
Gavone catena	★★★★★
Dinette	★★★★★
Cucina	★★★★★
Cabina poppa	★★★★★
Cabina prua	★★★★★
Bagno	★★★★★

IL PROFILO

Lunghezza fuori tutto	m. 11,32
Lunghezza al gall.	m. 10,20
Baglio massimo	m. 3,55
Pescaggio	m. 1,90
Dislocamento	kg. 7.500
Superficie velica (R+F)	mq. 68
Cabine	2
Bagni	1
Motore	Yanmar cv 54
Capacità acqua	L. 400
Capacità gasolio	L. 340
Categoria CE	A
Cantiere	Hallberg-Rassy
Progettista	German Frers
Prezzo	€ 210.000 (Iva esclusa)



PRESTAZIONI A MOTORE

Giri	Nodi	Livello di rumorosità (scala di 10)			
		Pozzetto	Dinette	Cabina Prua	Cabina Poppa
1200	4,20	1	2	1	3
1800	6,10	1	3	1	4
2200	6,90	2	4	2	5
2600	7,30	3	5	3	7

TABELLA COMPARATIVA

	Hallberg-Rassy 37	SunBeam 37	Najad 380	Nauticat 37
L.f.t.	11,32 m	11,30 m	11,55 m	11,23 m
Larx.	3,55 m	3,85 m	3,65 m	3,65 m
Dislocamento	7.500 kg	7.500 kg	8.300 kg	8.700 kg
Cabine	2	2	2	2
Bagni	1	1	1	1
Prezzo (Iva esclusa)	210.000	182.140	235.000	256.000

CONTATTI

Lions In T-Yachts Srl
 Via Salento, n° 12
 00162 Roma

Tel. 06.44237537
 Fax 06.44290706

www.hallberg-rassy.it

hallberg-rassy.italia@fastwebnet.it