

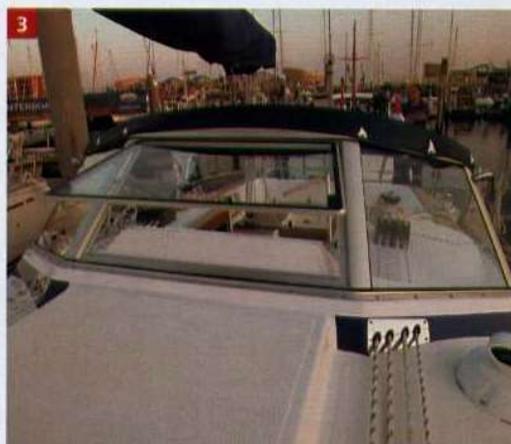
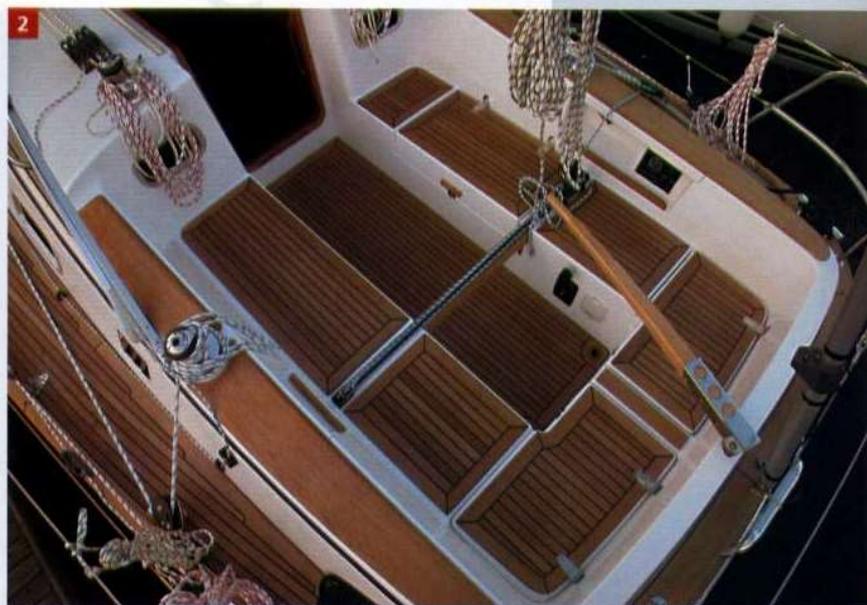
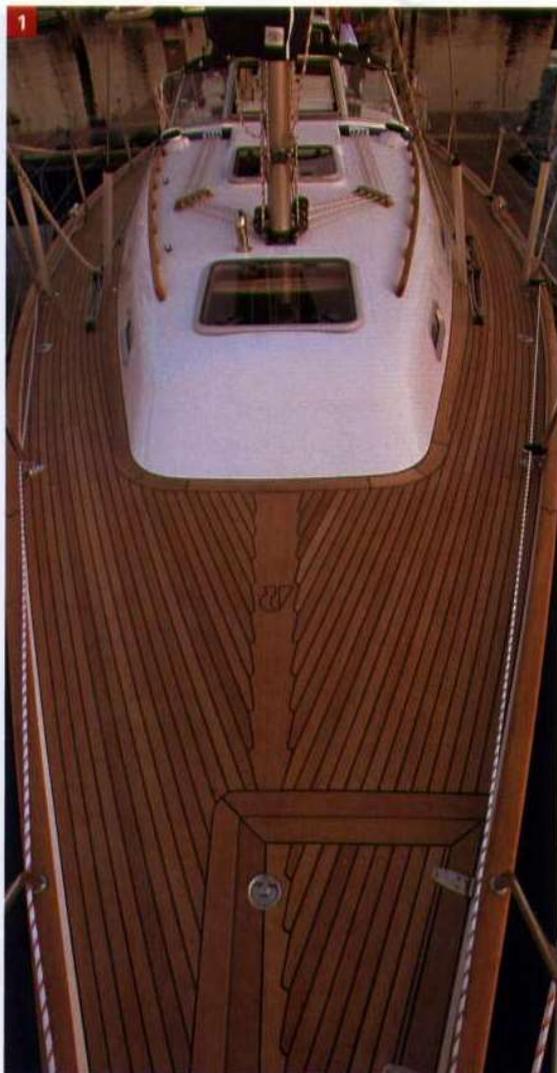
Hallberg-Rassy 342

La nuova piccola svedese, ai vertici per finiture e tenuta di mare, sorprende per le ottime doti veliche in grado di divertire anche il crocierista

di VANNI GALGANI

Tutto si poteva dire sugli Hallberg-Rassy, regine incontrastate del mondo cruiser, tranne che fossero divertenti. Sicure, abitabili, ben rifinite, negli ultimi tempi anche veloci; ma le barche divertenti sono un'altra cosa. Sono quelle che scattano sulle raffiche, reagiscono prontamente alle regolazioni, risultano sensibili al timone e surfano sulle onde. Questo è stato valido fino a oggi: perché il nuovo 342, pur senza modifiche sconvolgenti rispetto al modello che sostituisce, il glorioso 34, apre una nuova pagina nell'esperienza Hallberg-Rassy. Carena più spinta, pesi concentrati, piano velico ben allungato, timone a barra estremamente sensibile: lo dobbiamo ammettere, mentre surfavamo a quasi 9 nodi col gennaker, giocando tra le onde per sfruttare ogni minima spinta, ci siamo sinceramente divertiti. Forse perché, da una barca così, non ce lo saremmo mai aspettato; ma più realisticamente perché il nuovo dieci metri svedese è un cruiser atipico, un oggetto con cui si possono trascorrere fantastici momenti di pura vela. Come dicevamo, sostituisce il 34 rispetto al quale ha un po' più di tutto: è più abitabile sia in coperta sia dentro, ha più superficie velica e soprattutto è molto più veloce. L'unico aspetto in cui il 34 potrebbe risultare migliore è l'estetica: le linee del 342 sono più moderne (almeno per lo scafo) e la poppa, più larga e meno slanciata, appare un po' goffa. Per il resto, però, il 342 corregge quasi tutti i difetti del modello precedente, diventando un piccolo cruiser davvero completo.

Hallberg-Rassy 342



Il cantiere Hallberg-Rassy, svedese di nascita ma tedesco di gestione, ha origini antiche. Realizza da sempre cruiser nordici, talmente forti nella loro semplicità e nella tradizione da essere diventati un modello per la categoria. Il rinnovamento in atto di tutta la gamma sta dando vita alla quarta generazione di HR: barche più performanti, più vivibili, moderatamente aggiornate nello stile, ma comunque inconfondibilmente Hallberg-Rassy. Già, perché uno dei punti di forza del Cantiere, nonché diktat da parte dei clienti storici, è di mantenere inalterate l'impostazione e l'atmosfera, modificando solo a piccoli passi. Inoltre, chi dirige e prende decisioni in cantiere, la famiglia Rassy, da sempre naviga sulle proprie barche, vivendone pregi e di-

fetti in prima persona: per questo, su un HR, la praticità e la funzionalità sono sempre prioritarie rispetto all'estetica. Il 342 è il quinto passo nel rinnovamento della gamma, iniziato tre anni fa col 43 e proseguito col 40, il 37 e il 48, mentre sono già visibili i preliminari del nuovo 54. Tutte barche concepite con gli stessi principi: sostituire il modello di riferimento migliorando tutti gli aspetti senza modificarne la sostanza. A questo rinnovamento, però, corrisponde anche un cambio generazionale ai vertici dell'azienda: i giovani Rassy sono molto attenti a ciò che i clienti (anche quelli dei cantieri concorrenti) vogliono. Quindi hanno incaricato German Frers di studiare carene nettamente più veloci ma senza penalizzare la proverbiale te-

nuta di mare. Il nuovo 342 incarna perfettamente questa impostazione: pur mantenendo sezioni stellate e una discreta superficie immersa, presenta forme di poppa larghe e potenti ed entrate di prua più fini. Grande attenzione anche alla concentrazione dei pesi: il bulbo, attaccato a una profonda flangia che, internamente, costituisce il pozzo di raccolta della sentina, finisce con un siluro e tutti i serbatoi si trovano sotto i divani del quadrato. La forma del timone si è dimostrata particolarmente centrata nella navigazione a vela mentre ci ha dato qualche problema nelle manovre a retromarcia. Decisamente attuale l'impostazione del piano velico: è un tipico 9/10 con grande randa e genoa a scarsa sovrapposizione (110%). Ciò comporta mi-

1 La tradizionale tuga a scatola domina la coperta. A prua lo spazio libero per sdraiarsi supera i due metri. Veramente ben lavorato, il teak è incollato sottovuoto (cioè senza viti), consentendovi di lamarlo per una vita; **2** Il pozzetto è grande e ben riparato. Vi si possono sedere fino a sei persone. Decisamente infelice la posizione dell'acceleratore per il motore: vista la disponibilità di spazio nel gavone, sarebbe opportuno realizzare un alloggio incassato; **3, 4** Il grande parabrezza di protezione, completo di sprayhood e dotato di pannello centrale apribile, tiene tradizionalmente il pozzetto stagno e riparato dagli spruzzi. Per evitare sgradevoli infiltrazioni d'acqua, in corrispondenza del passaggio delle manovre provenienti dall'albero sono state realizzate delle trappole



5 Le panche offrono comodi appoggi per sdraiarsi e la distanza ben calibrata consente una corretta posizione a barca sbandata (per il timoniere e altre 2/3 persone). Da notare l'altezza dei paraonde; **6** Il pulpito di prua è aperto sul davanti per consentire, tramite una scaletta optional, di scendere in banchina. Il salpancore (non presente sull'esemplare in prova) viene montato esterno a poppa del pozzo catena; **7** I due gavoni di poppa sono stagni: quello di sinistra contiene due bombole da 6 kg, mentre a dritta si possono stivare oggetti "umidi"; **8** La forma dello specchio di poppa denota l'impostazione dello scafo, potente e lungo al galleggiamento. È dotato di comoda scaletta e gradino per risalire in pozzetto. Esteticamente, però, è la parte meno riuscita della barca

giori prestazioni e una maggior facilità di conduzione. Inoltre, l'attacco delle sartie basse addossato alla tuga permette di ottenere un buon angolo per il punto di scotta. L'albero, poggiato in coperta, ha un profilo molto stabile e, per la prima volta su un HR, non si è sentita la necessità di raddoppiare le sartie basse. Il piano di coperta è dominato dalla grande tuga a scatola che però, grazie anche alla conformazione delle lande, garantisce passaggi sempre agevoli. Diversamente dagli HR più grandi, tutte le manovre sono rinviate in pozzetto; per tenerlo stagno, in corrispondenza del parabrezza è stata realizzata una trappola che impedisce passaggi d'acqua. Il pozzetto è tradizionalmente molto riparato, con paraonde alti (in media 32 cm)

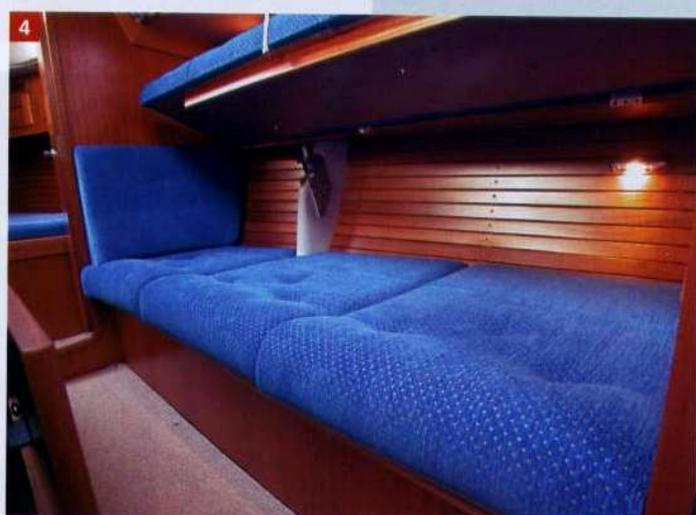
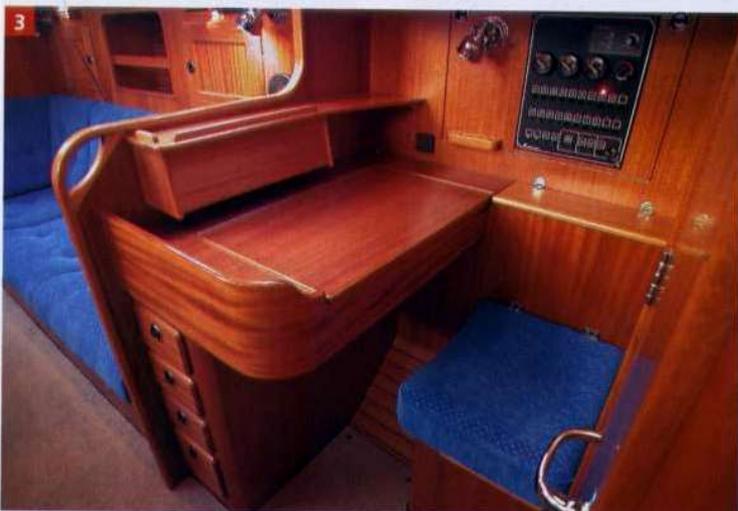
e parabrezza in cristallo con sprayhood integrato. Le panche sono lunghe e di forma regolare, interrotte dal grande trasto (corsa utile 135 cm) che però rimane incassato; la lunghezza per sdraiarsi supera abbondantemente i due metri. La timoneria di serie è a barra: a riposo lascia il pozzetto completamente libero (a richiesta si può montare la ruota). In navigazione il timoniere può gestire tutte le manovre: unico neo, la misura dei winch tutti un po' sottodimensionati. La corretta distanza tra le panche consente comodi appoggi per i piedi a barca sbandata. La rassicurante falchetta (alta 8 cm) e lo splendido teak di serie vi accompagneranno fino a prua dove vi sono il salpancore esterno e il robusto musone dell'ancora.

Zoom



A Il robusto musone può essere fornito a doppia puleggia su richiesta, optional indispensabile per murare il bompresso in acciaio; **B** La pratica maniglia ai lati del parabrezza; **C** Il gavone sulla dritta si sviluppa fino a poppa e ha un alloggio per le chiusure verticali del tambucio. Manca un pistone a gas per tenere aperto il portello; **D** Il posizionamento sfalsato delle lande consente un comodo passaggio e un favorevole angolo per il genoa; **E** Gli ombrinali scaricano direttamente sotto il galleggiamento. Da notare il bel disegno con cui la falchetta si innesta sulla poppa e il profilo in bronzo sul teak intorno alla bitta

Hallberg-Rassy 342



Niente di nuovo per quanto riguarda la costruzione: la proverbiale robustezza degli HR continua a essere garantita da procedimenti tradizionali senza lesinare sui materiali e sugli spessori. Il fondo dello scafo è in solid mentre l'opera morta e la coperta sono in sandwich con anima in Divinycell. La struttura è composta da una massiccia griglia di longheroni e madieri resinati allo scafo e le paratie sono resinare a scafo e coperta. La giunzione scafo/coperta è resinata dall'interno e rifinita esternamente in teak. Ben dimensionati anche gli attacchi per bulbo e timone: il primo, in piombo con siluro finale che abbassa notevolmente il baricentro, è giuntato tramite ben 12 prigionieri a una flangia di stampata che funge anche da profonda

sentina; il secondo, sorretto da un piccolo skeg, è dotato di asse in acciaio pieno. Tradizionalmente ben lavorata la coperta, il cui teak da 11 mm, che di serie riveste tutto il ponte, non è più avvitato alla vetroresina ma incollato sottovuoto, eliminando così il fastidio delle viti in fase di lamatura. Per quanto riguarda lo stile e le finiture, gli Hallberg-Rassy mantengono volutamente sempre la stessa atmosfera da barca semplice e un po' ingenua: ma anche se le finiture sembrano sempre le stesse, con forme semplici, masselli lineari e sportelli a toppa con cerniere a vista, il livello di qualità della falegnameria è cresciuto molto, con largo uso di lamellari e migliorie in tanti dettagli, come il piano lavello del bagno in Corian o l'adozione di raffina-

ti magneti per tenere aperte le porte. Inoltre stupisce la capacità del cantiere di realizzare da subito i nuovi modelli con estrema cura: non esistono prototipi, ma già dalla prima tutto è definitivo e realizzato senza sbavature, come se fosse la numero cinquanta. Il 342 ricalca pedissequamente la disposizione del precedente 34, ma ne migliora sensibilmente l'abitabilità, aggiungendo qua e là quei centimetri che rendono gli spazi più vivibili. Ci guadagnano alcuni elementi e soprattutto le altezze, agevolate anche dalla tuga più importante. Per fare un esempio, il letto di prua ha dimensioni notevolmente maggiori, con la larghezza ai piedi che passa da circa 40 cm del precedente modello a 64, e questo nonostante le sezioni più fini. Il

1 La cucina ha un notevole sviluppo lineare su una forma regolare, con spazi ulteriormente sfruttabili utilizzando i coperchi dei vari componenti (fornello, lavelli). Lo spazio di stivaggio è ben organizzato e comprende una grande pattumiera e alcuni cestelli aerati per la cambusa; **2** Il quadrato è spazioso e aerato da tre grandi osteriggi (ma nessun oblò eccezion fatta per quello sopra il carteggio). Gli oblò a murata aumentano la sensazione di larghezza; **3** Il carteggio è in realtà un mobile complesso che comprende un armadio, una libreria e due piani ribaltabili. Peccato solo che la seduta sia davanti alla parte meno sfruttabile del piano; **4** Il letto armatoriale è più largo verso poppa ma si può dormire anche con la testa verso prua



5 Il grande quadrato guardando a poppa. Da notare il baglio di rinforzo in corrispondenza del trasto. Sotto la panca centrale c'è spazio utile per lo stivaggio e la parte bianca della scala si apre completamente per ispezionare il motore; **6** Nella cabina armatoriale vi è un solo armadio e un piccolo mobile organizzato a ripiani. Da notare le tracce bianche del controstampo che, ogni tanto, emergono da sotto il paiolato; **7** La cabina di poppa a sinistra. Il letto ha ottime dimensioni e il senso di claustrofobia, tipico di questi ambienti, è scongiurato dall'oblò (è la luce che vedete in fondo al letto) aperto sul piedistallo del pozzetto. Da notare anche lo spazio tra il vano motore e il letto; **8** Il bagno di poppa è un po' stretto ma ha una lunghezza di 130 cm ed è completo di vano, per le cerate, dotato di scolo per l'acqua

merito va a uno slancio di prua ridotto ma anche a un arretramento della cabina di ben 28 cm. Un'altra piacevole novità è nell'ingresso: finalmente una scala degna di questo nome, ben riparata e con gradini larghi 62 cm. Inoltre, si solleva sorretta da pistoni rendendo facilmente accessibile il vano del motore e delle batterie. Il quadrato è decisamente arioso, con ottimi volumi e illuminazione garantita da quattro grandi oblò apribili, realizzati su misura dalla Lewmar, e da un enorme osteriggio. Le disposizioni sono regolate da angoli retti. La cucina a "L" è piuttosto raccolta ma offre buoni spazi di stivaggio e un ripiano per lavorare abbattibile. Peccato solo che il fornello sia attaccato alla paratia di poppa. Buone le dimensioni del

piano di carteggio, di forma regolare; ottimo il volume di stivaggio per le carte (raro). Separata da due semipartie, la dinette è organizzata con divani contrapposti, entrambi sfruttabili come cuccette anche se un po' corti, e da un robusto tavolo ad ante abbattibili. Lo spazio sotto i divani è occupato dai serbatoi ma vi sono comunque stipetti e librerie. A prua vi è una vera armatoriale, con buon calpestio, due armadi e tutto il volume sotto le cuccette a disposizione. L'unico ambiente un po' sacrificato è la cabina di poppa, specie per la superficie calpestabile e relativa altezza. In compenso il letto è grande, come anche l'armadio. Di corrette dimensioni e rifinito con cura il bagno, completo di armadio per le cerate e aerato da due oblò.



A Niente serbatoi sotto il letto di prua, ma solo un grande volume di stivaggio. Peccato che i piani della cuccetta non siano incernierati, come avviene sulle sorelle maggiori. Da notare il segno di dove comincia il sandwich (sopra il galleggiamento) e i setti divisorii resinati a scafo; **B** Sorretto da un pratico pistoncino, questo piano consente di aumentare la superficie di lavoro della cucina; **C** Gli HR nascono per navigare e lo spazio per le carte non manca mai; **D** Sollevando la scala si accede al vano motore (un po' sacrificato) e, asportando l'ultimo gradino, alle batterie; **E** Raffinatezze estetico-funzionali: la contropiastina del piccolo magnete che tiene aperto il portello del frigo è invisibile sotto il rivestimento

Hallberg-Rassy 342



FOTO SCAMER

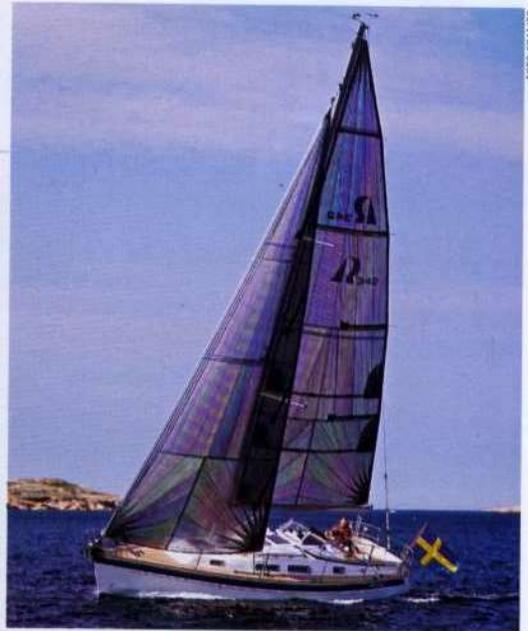


FOTO SCAMER



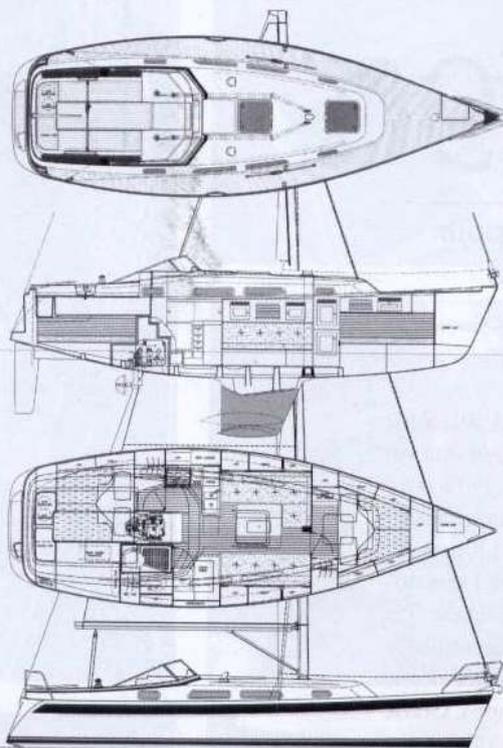
FOTO SCAMER

Benvenuti a bordo

Ci domanderete come fa un cruiser nordico, con ponte in teak, parabrezza, interni tutti in mogano e impianti completi, a essere anche divertente? Forse alcuni di voi non ci crederanno, ma già guardando queste immagini dovrete insospettirvi: quando il progetto è di un grande architetto, non è necessario estremizzare le scelte per fare una barca veloce e reattiva. Naturalmente non dovete aspettarvi prestazioni esaltanti in condizioni troppo leggere, ha bisogno di un'aria accettabile. E noi, durante la nostra prova, l'abbiamo avuta. Con la barca a disposizione per tre giorni, abbiamo navigato in diverse condizioni, da vento tra i 5 e i 12 nodi e mare calmo a brezza fino a 20 nodi con mare più formato. La bolina soddisfa sia per velocità - intorno ai 6 nodi con 10-12 di vento fino a sfiorare i 7 con aria più sostenuta - sia per angolo (circa 42°), merito dell'ottimo piano velico e della posizione favorevole per le rotaie del genoa, dotate di carrello su sfere regolabile dal pozzetto. Al lasco col gennaker siamo scesi con soddisfazione finché il vento si è mantenuto leggero, per poi esaltarci scivolando con potenza sulle onde quando l'aria si è attestata intorno ai 15 nodi. Per "esaltarci" intendiamo un bordo di un'ora costantemente sopra gli 8 nodi con punta massima di 8,91. Ma si sa, la velocità non basta per divertirsi: e qui entra in gioco il timone e relativa barra (obbligatorio ordinare lo stick telescopico opzionale). La configurazione del pozzetto, dotato dei giusti appoggi, il controllo sulla randa, la notevole efficien-

za della pala e la risultante immediata sensibilità per sfruttare ogni onda e qualunque variazione del vento, ci hanno fatto riscoprire i vantaggi di questo semplice quanto efficace sistema di governo. Con la barra si ha un contatto diretto sullo scafo e le sue reazioni: si sente l'onda che arriva, si accenna appena una correzione e l'HR 342 parte potente in planata riuscendo a mantenersi sulla cresta il più a lungo possibile. E voi, sempre con piccoli cenni sulla barra, la dirigete dove più vi sembra conveniente, affidandovi alle sensazioni che i vostri risvegliati sensi vi comunicano. Non vorremmo fare della poesia, ma veramente da una barca così "papera" e massiccia non ce lo saremmo aspettato. La concentrazione dei pesi si paga con reazioni più violente e repentine sulle onde, ma il passaggio è sempre sicuro e senza colpi. Le manovre avvengono con semplicità: il timoniere può controllare tutto da solo, con i winch a portata di mano. La dimensione ridotta del genoa rende leggere le virate e la lunghezza del bompresso consente di strambare con rapidità facendo passare il gennaker subito a prua dello strallo. Controverso, invece, il comportamento a motore: se la velocità è più che buona, 7,5 nodi a manetta e circa 7 a regime di crociera, risultano piuttosto elevati il rumore e le reazioni sul timone. Inoltre in retromarcia la pala è poco efficiente e, dato lo scarso compensato, tende a girarsi violentemente su un lato. Come spesso succede su barche di questo tipo, dovrete prenderci la mano.

Scheda tecnica



Panche pozzetto	210x45 cm
Spazio tra panche	64 cm
Passavanti	30÷48÷34 cm
Tavolo dinette	100x95 cm
Tavolo carteggio	90x52 cm
Letto prua	192x190÷64 cm
Letti poppa	206x174÷130 cm
Larghezza porte	42 cm

Dedicato a...

Venduto in oltre 60 esemplari a un mese dalla presentazione nonostante il prezzo non certo contenuto, l'HR 342 rappresenta un successo senza precedenti per il cantiere svedese (considerando che ne possono produrre 43 all'anno, la prossima consegna disponibile è dicembre 2006). Il motivo appare evidente: è una barca completa e sicura, adatta a navigare in qualsiasi condizione, ma allo stesso tempo di grande soddisfazione a vela. In più il corretto dimensionamento degli interni, la ricca disponibilità di volumi per lo stivaggio e la buona autonomia dei serbatoi la rende adatta anche per lunghe crociere. Ma non è tutto: l'Hallberg-Rassy 342 rappresenta anche lo sforzo di un grande cantiere nel produrre un oggetto piccolo, quindi economicamente poco vantaggioso, con la stessa qualità e finiture dei modelli superiori. E questa è ormai una rarità assoluta: se guardate il mercato, è quasi impossibile trovare barche di qualità sotto i 45 piedi. La somma di questi fattori rende l'HR 342 una barca completa, assolutamente appetibile e adatta a soddisfarvi nei week-end così come a portarvi in giro per il mondo.



i concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Najad 332	Najad Varvet	9,98	3,26	5.300	57,00	139.000
Comfortina 35	Comfortina Y.	10,70	3,35	5.800	71,50	112.340
Finnulf 33	Finnulf Yachts	10,13	3,30	4.500	72,00	97.468
Event 34	Event	10,35	3,45	5.100	60,00	78.700

Progetto	German Frers	
Lunghezza scafo	10,32	m
Lunghezza gall.	9,09	m
Larghezza	3,42	m
Immersione	1,95	m
Dislocamento	5.300	kg
Zavorra (37%)	1.950	kg
Sup. vel. (randa + genoa 110%)	60,00	m ²
Motore Volvo D1-30 S-drive	29	hp
Serbatoio nafta	165	l
Serbatoio acqua	265	l

Attrezzatura

- albero 9/10 Selden poggiato in coperta 2 crocette acquaretate, sartie in spiroidale
- avvolgifiocco Furlex 2005
- tendipaterazzo meccanico Selden
- vang rigido Selden
- winch Lewmar 2x40 ST + 2x16
- timoneria a barra
- stopper Lewmar (8)
- attrezzatura di coperta Lewmar

Costruzione

- scafo e coperta: opera viva in solidi di vetro, opera morta in sandwich con anima in divinycell, resina poliestere isoftalica
- struttura: madieri in vetro resinati allo scafo, paratie resinate a scafo e coperta, giunzione scafo/coperta resinata da dentro

Dotazioni

- randa e genoa in dacron Elvstrom
- passavanti, pozzetto e plancia poppa in teak
- parabrezza e sprayhood
- osteriggi (2) e oblò (10, serie Atlantic) Lewmar
- frigo elettrico
- batterie 12 v 1x62 + 2x112 Ah
- log + eco Raymarine ST 60 tridata
- serbatoio acque nere

Meteo della prova

- vento da 5 a 20 nodi reali
- mare da calmo a mosso

Prezzo

Hallberg-Rassy 342 € 145.900

Optional

Gennaker con manovre e bompreso	3.564
Doppio rullo musone di prua	475
Caricabatt. Mastervolt 40 Ah + cavo 220 v	1.813
Riscaldamento Webasto 4 uscite	2.548
Boiler acqua calda 24 l + pompa doccia	1.090
Doccia in pozzetto calda/fredda	484
Salpancora Lewmar + ancora Delta 16 kg	2.805
Tavolo in pozzetto	416
Stick telescopico Spinlock per barra timone	182
Elica a 3 pale Volvo	826

(Prezzi f.co cantiere in euro IVA esclusa)

Informazioni Lions InT-Yachts

Via Salento, 12 - 00162 Roma

Tel: 06 44237537 - Fax: 06 44290706

www.hallberg-rassy.com

prova

FOTO HALLBERG-RASSY



L'ottima carena di Frers ha dimostrato prestazioni veramente insospettabili per una barca da crociera oceanica