

Hallberg-Rassy 64

di Vanni Galgani

Attesissima, la nuova ammiraglia svedese non delude aprendo le porte a una generazione di Blue Water Cruiser sempre sicuri e confortevoli ma più reattivi e divertenti da portare



In breve	
progetto	German Frers
cantiere	Hallberg-Rassy
lunghezza	19,85 m
larghezza	5,17 m
prezzo	2.138.889

Secondo noi: ottimo lavoro di progetto per rendere più barca a vela gli storici cruiser svedesi senza toccare le doti Blue Water



Alcune barche diventano famose ancor prima di nascere. Succede perché chi le produce infonde una tale sicurezza che i clienti le comprano sulla carta, sicuri che il risultato soddisferà le loro aspettative. È questo uno dei maggiori riconoscimenti che un cantiere possa ricevere. Hallberg-Rassy, in casa FareVela, non ha bisogno di presentazioni. Sicuramente è il più famoso produttore di cruiser nordici per navigazioni a lungo raggio, e questo a livello mondiale. Da anni solcano gli oceani di tutto il mondo, rendendo felici centinaia di armatori. Negli ultimi tempi il cantiere ha rinnovato l'intera gamma, ma l'ammiraglia, molto attesa specie dagli armatori italiani, tardava a venire. Beh, ora è finalmente arrivata. E se, da una parte, beneficia di tutte le esperienze fatte sui modelli minori, dall'altra presenta una tale mole di piccole e grandi novità da rappresentare un deciso passo avanti di cui subirà l'influenza tutta la linea.

Gli Hallberg-Rassy si stanno trasformando da sicuri ma pigri crocieroni in pure barche a vela, sempre perfette per l'oceano ma decisamente più performanti e divertenti da portare

Salta immediatamente all'occhio il disegno della tuga, ma è solo l'elemento più evidente; il tender garage è più nascosto, ma ve ne accorgete appena saliti a bordo. Ciò che però nessuna foto o visita ai saloni potrà mostrarvi è l'elemento che maggiormente ci ha colpito nelle nostre giornate di prova: il comportamento a vela; ma su questo torneremo più tardi. Il progetto segue la recente tradizione Hallberg-Rassy: un bel Frers elegante con i soliti segni distintivi del cantiere, come l'insellatura molto pronunciata, il bottazzo sporgente, la falchetta in massello di teak e il fascione blu. Però, rispetto al passato, l'architettura navale ci sembra un po' più Frers e un po' meno HR. Intendiamo dire che si vede con chiarezza la mano raffinata del grande studio che, dopo anni di proficua collaborazione col cantiere, sa interpretare perfettamente lo spirito degli svedesi senza però sconfessare gli aspetti che hanno reso celebre questa firma. Quindi, a piccoli passi, gli Hallberg-

Rassy si stanno trasformando da sicuri ma pigri crocieroni, senza nessuna velleità di coinvolgimento, in pure barche a vela, sempre perfette per l'oceano ma decisamente più performanti e divertenti da portare. Basta guardare il disegno qui accanto per leggerne le caratteristiche: le linee d'acqua sono sempre ben immerse ma più avviate, la prua è più magra e la poppa più potente, la chiglia resta lunga ma il timone perde lo skeg, il piano velico, sempre armato praticamente in testa e con le crocette quasi in linea, modifica la sua distribuzione con randa più importante e genoa a scarsa sovrapposizione. A occhio sembra poca cosa, ma in mare, credeteci sulla parola, è tutta un'altra storia. L'estetica della nuova tuga è piuttosto conservativa: lo scopo non è quello di rialzare il pavimento, ma semplicemente di dare più luce, rendendo il quadrato un ambiente insolitamente luminoso per un HR. Il risultato è un insieme armonico e gradevole, moderno nella sostanza, tradizionale nella forma.



Notevole la differenza nelle dimensioni del pozzetto: è decisamente più spazioso di quello del 62. Anche in questo caso, però, il timoniere riesce a gestire tutte le manovre



Il bellissimo teak, caratteristico di tutti gli HR, è di serie ovunque, compreso il robusto capodibanda della falchetta



Il volume della tuga si azzerza poco a prua dell'albero, lasciando un'ampia zona libera, adatta anche per alloggiare un tender più grande. Da notare gli osteriggi a filo e le maniche a vento, ben 9 sparpagliate su tutto il piano di coperta



Novità assoluta per un HR, il tender garage accoglie un gommone da 3 metri stivato per baglio e rimane abbastanza spazio sui lati per altro materiale. La plancetta, da 95x190 cm, è completa di scalette per l'accesso e per il bagno



Il tradizionale schema davanti al tambuccio funziona sempre bene: parabrezza con parte centrale apribile, sprayhood e tavoli protetti per elettronica e carte



Per poterlo usare anche come gavone, il tender garage è dotato di due ampi portelli di accesso dalla coperta. Sui lati vi sono altri due vani per oggetti umidi



Per la prima volta le dimensioni del pozzetto consentono di montare un tavolo degno di questo nome, con puntapedi, tintibene e vano frigo



Ai piedi del tambuccio vi è un profondo vano per la zattera che funge anche da soglia. La ghigliottina è a scomparsa



In assenza di oblò sui laterali della tuga, oltre agli osteriggi sono state rese apribili due sezioni della vetratura frontale



Il gavone dell'ancora ingoia 100 m di catena senza sforzo; il salpancore, però, non ha la campana di tonneggio



L'asola per la ruota è stretta e le cime tendono a incastrarsi. Poco pratici i pulsanti bassi per il bowthruster

Come per tutto il resto, la semplicità è il tema conduttore per il disegno e l'organizzazione del piano di coperta. Semplicità che, badate bene, non vuol dire povertà o scarsa progettazione; solo che le cose sono pensate per risultare funzionali, lineari. Tutto è dove te lo aspetti, capisci al volo dove mettere le mani, prendi le misure agli ingombri e ai passaggi in modo sponta-

neo, senza doverci pensare. E questi sono concetti che coinvolgono tutta la filosofia Hallberg-Rassy, perché nascono dal dna di chi li realizza. Basta visitare il cantiere per capirlo: se una cosa funziona bene, perché complicarla, magari solo per seguire una moda o una tendenza di design. Ecco, proprio questo è il succo: su un Hallberg-Rassy il design serve a quello per cui è nato, cioè migliorare ergonomia e usabilità da parte degli

Su un Hallberg-Rassy il design serve a quello per cui è nato, cioè migliorare ergonomia e usabilità da parte degli utenti

utenti. Tornando alla coperta del 64, quindi, lo schema non cambia rispetto alle sorelle minori, ma il disegno della tuga ne migliora ulteriormente la fruibilità, lasciando un grande spazio piatto sulla prua. Altra grande differenza è la dimensione del pozzetto: con una lunghezza di oltre tre metri, rimane compatto per permettere al timoniere di gestire le vele in autonomia (qui anche più facile dato che è praticamente tutto automatizzato o motorizzato) ma, rispetto alle sorelle minori, è proporzionalmente più grande, tanto da permettere l'adozione di un vero tavolo fisso, fine-

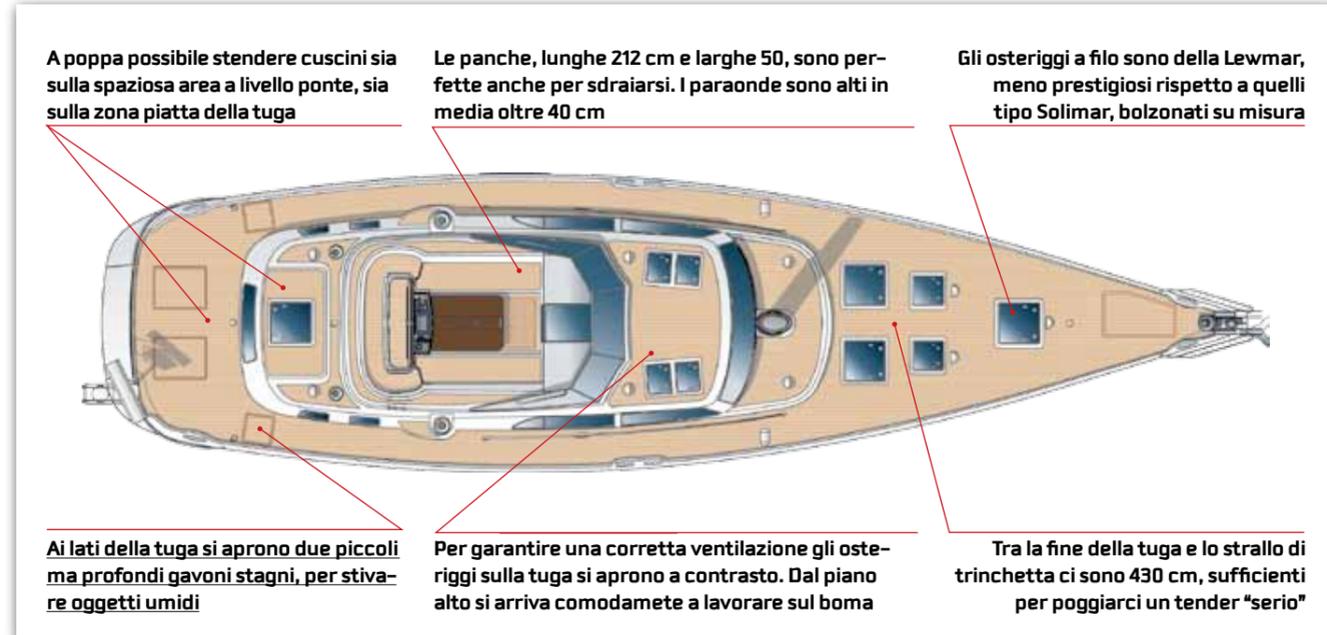


Profondo e ben protetto dai paraonde e sprayhood, il pozzetto risulta un luogo perfetto per la conduzione con cattivo tempo



Due livelli di prendisole per la zona di poppa. Notate la falchetta interrotta: migliora il deflusso dell'acqua, ma è anche più bella

mente realizzato in teak e completo di vano frigorifero. Per il resto, il solito schema: il pozzetto è riparato da parabrezza con sprayhood (o, in alternativa, un hard top) e dai paraonde profondi, le panche sono comode e girano intorno alla timoneria, i passavanti larghi e protetti dalla falchetta su cui sono montate le draglie, e ci sono grandi spazi liberi a prua e a poppa dove stendersi o organizzare ciò che si vuole. Scarsa la dotazione di gavoni (ve ne sono alcuni con funzioni specifiche) ma il grande tender garage è organizzato anche per accogliere ogni tipo di materiale.





Come sempre sui pozzetti centrali, il quadrato non è lunghissimo (363 cm) ma è largo quasi 5 metri. Il tavolo in dinette sostiene bene 6 coperti



La vetratura e gli oblò a murata forniscono una luminosità inusuale per un HR



La cucina nel corridoio è lunga quasi 3 metri, ha ampie aree libere di lavoro, tanti vani di stivaggio e ben 4 frigoriferi. Il fornello di serie è elettrico



Schema standard HR per il carteggio, una vera stazione di navigazione con spazio per l'elettronica e i libri

Tutto è dettato dalla funzione e lo stile è rilassato, familiare, talmente ingenuo da sembrare architettura spontanea

Riposante: questo possiamo dire dello stile Hallberg-Rassy. Pur con piccolissime variazioni, è uguale a se stesso da anni. Questo perché, ogni volta che il cantiere tenta digressioni, i clienti lo riportano sulla retta via: chi compra un HR, questo vuole. La maggior parte delle barche di ultima generazione subisce le influenze del design ricercato e minimalista che imperverosa nel civile. Si lavora moltissimo sui materiali, si semplificano le forme, si cercano effetti speciali, giochi di luce, trasparenze. Tutto questo snatura l'ambiente barca, fatto di design funzionale, dettato cioè da esigenze

specifiche: i piani non hanno più i bordi di contenimento, gli sportelli si aprono senza criterio, gli armadi sono piccoli, non ci sono tientibene. Inoltre le forme, quando anche accattivanti, impegnano l'occhio. Non sugli HR. Guardate queste foto: tutto è dettato dalla funzione e lo stile è rilassato, familiare, talmente ingenuo da sembrare architettura spontanea. Non ci sarà la firma di Starck, ma su un HR vi sentirete sempre a casa. Il layout di base prevede una grande armatoriale a poppa e tre cabine verso prua, con una vip e una castello di passaggio, soluzione che privilegia la dimensione degli spazi ma sacrifica la privacy. Sono però possibili varianti.



L'armatoriale a poppa è una reggia con una larghezza di oltre 4 metri e ben 7 aperture tra oblò e osteriggi

Largo ben 170 cm, il letto di poppa è un vero matrimoniale, accessibile su tre lati

La cabina vip, l'unica ospiti dotata di bagno privato, ha un ottimo calpestio ma il letto non abbonda in larghezza



I letti a castello sono di misure corrette ma la cabina divide il passaggio con quella di prua



Il bagno armatoriale è comodo come a casa: ha un wc grande, un bel piano in Corian con lavello incassato e un box doccia esagerato con spazio per la lavatrice



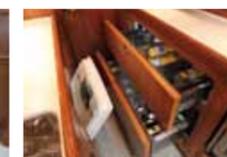
Il terzo bagno, che serve ben due cabine, è piccolo, cieco e senza doccia separata



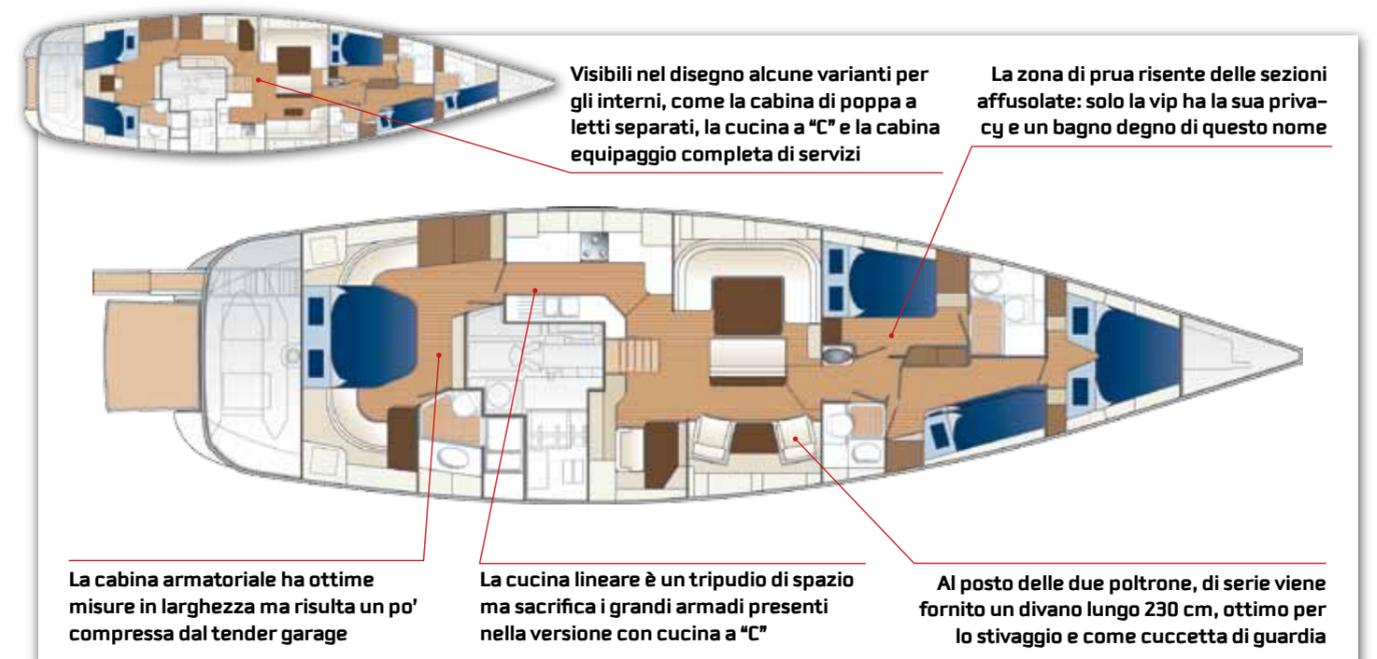
Stivaggi infiniti dappertutto; i divani da soli offrono i volumi di una vera cantina di casa



La sala macchine, dove sono concentrati gli impianti, è completamente calpestabile, con buone altezze, e accessibile da una vera porta



In cucina c'è posto per tutto, compresa la lavapiatti e questi due grandi frigo a cassetto



Mai come questa volta possiamo dire di aver provato una barca in ogni condizione, dalle brezze mediterranee alla burrasca forza 9. Avete capito bene: siamo usciti in mare aperto con vento che ha superato i 50 nodi. Una follia? Forse, ma non se si ha fiducia nella propria barca (e lo si vuole dimostrare). Ma andiamo con ordine. A maggio, nelle acque di casa, ovest della Svezia, abbiamo avuto un paio di giornate fantastiche, con brezza tra i 10 e i 20 nodi, mare calmo con solo un po' di onda verso il canale di uscita. Da subito avvertiamo una sensazione strana: possibile che sia un Hallberg-Rassy? Se conoscete già queste barche, come chi scrive, vi aspettate un certo tipo di comportamento: sicuro, posato, non certo divertente. Non così sul 64. Al timone è viva, reagisce, vi consente di seguire il vento e di sentire le raffiche. Dove sono finite le 36 tonnellate? La ruota da 150 cm offre sensazioni quasi sportive; e vi capita di chiedere di non accendere il motore per fare quell'ultimo bordo, ancora una virata. Stiamo esagerando? Forse siamo rimasti colpiti perché non ce lo aspettavamo. Ma i dati, i numeri, quelli non mentono: la bolina è quasi sempre sopra i 9 nodi, si arriva presto ai 10, il tutto con angoli sorprendenti. Ma poi, se osservate le linee, affusolate a prua, potenti ma, tutto sommato, leggere sulla poppa, il piano velico con fiocco non sovrapposto (e anche più stretto di punto scotta), il timone senza skeg... I segnali ci sono tutti. Divertente, quindi, una vera barca a vela. Soprattutto sensibile, ben più di quanto si possa sperare.

Allora non sarà più così marina come le sorelle? Ecco, torniamo alla seconda prova, che è anche il motivo per cui vi presentiamo solo ora questa barca: volevamo aspettare le giornate settembrine di Ijmuiden (primo appuntamento dell'EYotY, il 64 è in nomination) che, statisticamente, tendono a essere piuttosto burrascose. Non potevamo però immaginare fino a che punto. La mattina eravamo convinti

che non si sarebbe usciti. E invece Magnus Rassy, direttore del cantiere e nostro skipper d'eccezione, non ha avuto dubbi: cerate, salvagenti, randa appena srotolata, trinchetta piena, e fuori, in mare. Oltre al vento, costantemente sopra i 40 nodi, sono state le onde a impressionarci: fuori dal canale, complice anche una forte corrente in uscita, erano veramente scorbutiche e confuse, imprevedibili, la situazione peggiore. Beh, una cavalcata selvaggia. La barca è schizzata a 10 nodi, una potenza da locomotiva a vapore, danzando sui frangenti senza mai fermarsi, ma anche senza mai sbattere: potente ma morbida, inarrestabile ma confortevole, siamo anche scesi sottocoperta senza apprensione. I movimenti si prevedono perché la barca è sempre sincera. Al timone ci vuole il fisico: la ruota è carica e ti comunica quello che succede sotto; quindi, se con la pala da 220 cm stai cercando di spostare tonnellate d'acqua, ne sei sempre cosciente. Però vai dove vuoi tu, non dove ti sballottano le onde. Proprio giocando tra le onde, ci siamo permessi anche planatone da racer, raggiungendo i 18 nodi di velocità. Ma mai, ripeto mai abbiamo avuto un momento di apprensione, anche perché gli occhi di Magnus erano sereni. Urlavamo, facevamo battute, come dei bambini. Che incredibile dimostrazione di fiducia, e quale migliore messaggio per noi giornalisti in prova (tra l'altro, la sera stessa è arrivato a bordo l'armatore). Quindi come si spiega questo sorprendente risultato? Come dicevamo all'inizio, il progetto è più Frers e meno Hallberg-Rassy: quindi le linee, complice anche la taglia, sono più tese e pulite; ma nulla hanno perso delle caratteristiche che le rendono così dolci e affidabili in condizioni limite. Le sezioni sono stellate, i pesi concentrati in basso, la chiglia è ben allungata con zavorra bassa ma distribuita in senso longitudinale. Questo, almeno, per cercare spiegazioni logiche, ma non fidatevi, non basta: il vero segreto, la ricetta magica, va cercata nelle mani del grande architetto. Più di ogni altra cosa è il progetto che fa buona la barca.

La barca è schizzata a 10 nodi, una potenza da locomotiva a vapore, danzando sui frangenti senza mai fermarsi, ma anche senza mai sbattere

Scheda tecnica

progetto	German Frers
lunghezza scafo	19,85 m
lunghezza gall.	17,53 m
larghezza	5,17 m
immersione	2,50 m
dislocamento	36.000 kg
zavorra	12.700 kg
sup. vel. (fiocco 100%)	173,00 mq
motore Volvo (asse elica)	280 hp
riserva carburante	1.800 l
riserva acqua	1.300 l

Dotazioni std

Albero passante in alluminio, armo in testa, 3 crocette in linea; sartie in tondino; manovre idrauliche: avvolgiranda, avvolgifiocco, scotta randa (nel boma), vang, paterazzo, winch (Lewmar) primari 2x80 e secondari 2x55, salpancore, portello di poppa; winch all'albero: 1x55 + 1x50; strallo trinchetta avvolgibile manuale; attr. coperta Lewmar; timoneria Lewmar, ruota Ø 150 cm; ponte e pozzetto in teak; tavolo in pozzetto fisso; osteriggi flush (10) + oblò apribili (6) Lewmar; dorade (9) con protezioni; randa e fiocco Elvström in Vectran e Technora; batterie: servizi 12 v 210 Ah + 24 v 420 Ah, motore 24 v 100 Ah, bowthruster 48 v 50 Ah; Mastervolt Combi caricabatt/inverter 120 Ah; bowthruster 20 hp elettrico; generatore Mastervolt 8 kw; 3xfrigo elettrici; boiler 75 l; log, eco e vento Furuno FI-50; elica Gori 3 pale abbattibili.

Prezzo 2.138.889

Optional

interni in teak	35.336
aria condizionata	39.336
cucina corridoio di sx	7.024
matrimoniale a poppa	5.398
cabina equipaggio	9.336

Prezzi in euro, Iva esclusa, f.co cantiere

La costruzione

Scafo: in vetroresina con strato isolante in Divinycell, laminazione a mano, resina poliesteri con gelcoat isoftalico e strato esterno in vinilestere.

Coperta: sandwich di vetro e Divinycell, teak massello.

Strutture: profondo ragno strutturale completamente resinato allo scafo, baglio in acciaio a piede d'albero; paratie resinare su entrambi i lati a scafo e coperta; giunzione scafo-coperta completamente resinata dall'interno.

Nota: scafo e coperta arrivano in cantiere già chiusi e con le paratie, vengono prima montati gli arredi e per ultimi gli impianti; quindi tutto può essere smontato e fatto uscire dal tambuccio.



La struttura è molto profonda e si collega alla flangia del bulbo



C'è ancora molta manualità nella costruzione degli HR



I mobili entrano quando la barca è già chiusa, quindi passano dal tambuccio



Tantissimi gli elementi ergonomici, come i lamellari di contenimento

Dedicato a...

Non c'è modo migliore per provare un Blue Water Cruiser che saggiarlo in condizioni limite. Non è quasi mai possibile, a noi è capitato. E l'Hallberg-Rassy 64 ne è uscito a testa alta, anche e soprattutto considerando quanto ci eravamo precedentemente divertiti in condizioni normali, di solito penalizzanti per gli HR. Chi compra una barca come questa di solito vuole navigare, affidando la propria vita e quella delle persone amate a un guscio di plastica. Beh, questo guscio deve garantire non solo sopravvivenza, ma anche piacere e comfort. E l'HR 64 lo fa, alla grande.

panche pozzetto 212x50 cm

spazio tra panche 108 cm

tavolo pozzetto 131x108 cm

passavanti 61÷34÷51÷67 cm

tavolo quadrato 114x99 cm

carteggio 69x115 cm

letto poppa 200x170÷136 cm

letto cab. vip 195÷204x129÷91 cm

letti castello 210x85÷60 cm

altezza sotto sprayhood 174 cm

altezza quadrato 213÷200 cm

altezza cucina 207÷221÷199 cm

altezza cab. poppa 205 cm

altezza corridoio 195 cm

I concorrenti

modello	lungh.	largh.	disl.	sup. vel.	prezzo
Oyster 625	19,03	5,44	33.500	235,86	2.290.000
Amel 64	19,22	5,60	30.500	187,00	2.200.000
Contest 62	19,18	5,45	31.100	201,00	1.735.000

Lions InT-Yachts

Via Salento, 12- 00162 Roma

Tel. 06 44237537 - Fax 06 442907061

www.hallberg-rassy.it - info@hallberg-rassy.it

Linea estetica. Scafo elegante e proporzionato, tuga un po' spigolosa ma ben integrata.

Scafo e appendici. Carena veloce e marina, pesi concentrati in basso, timone senza skeg.

Piano velico. Testa d'albero con genoa 105%, strallo di trinchetta e randa avvolgibile di serie.

Coperta. Schema sperimentato, semplice e funzionale, ci si muove sempre in sicurezza.

Pozzetto. Centrale con ruota singola, protetto da parabrezza; manovre gestibili dal timoniere.

Gavoni. Tender garage a poppa, gavone singolo in pozzetto; manca del tutto la calavele.

Quadrato. Un po' corto ma molto largo e luminoso; altezze sempre oltre i 2 metri.

Cucina. Lunga e completa di tutto, ottime aree di lavoro, pratica anche in navigazione.

Carteggio. Un tavolo vero, con spazio per l'elettronica, seduta comoda e grande libreria.

Cabine. Ottima l'armatoriale, non perfetto lo schema e le dimensioni di quelle ospiti.

Bagni. Enorme a poppa, buono quello della cabina vip, al limite e senza luce naturale il terzo.

Impianti. Completi e di ottima qualità, sempre ben accessibili; impianto elettrico CAN Bus.

Stivaggio. Come una caverna, saprà inghiottire qualunque cosa portiate a bordo.

Costruzione. Artigianale e robusta, chiusura di scafo e coperta prima di inserire gli arredi.

Finiture. Curate ma non maniacali, giunzioni sempre corrette; materiali tradizionali e duraturi.

Dotazioni std. C'è tutto per partire, comprese vele e winch idraulici; possibili upgrade.

Prezzo. Elevato ma corretto, avrete quello che pagate, e forse anche qualcosa in più.

A vela. Una sorpresa con venti normali, una grande conferma in condizioni limite.

A motore. Il 6 cilindri da 280 hp e la Gori di serie spingono fino a 10 nodi; bowthruster di serie.



Su farevela.net il video della nostra prova dell'Hallberg-Rassy 64. Nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code <http://tinyurl.com/6eobvig>