

Hallberg-Rassy 48

Grande e potente,
l'ultima nata del noto
cantiere svedese
rappresenta la
compagna ideale
per girare il mondo

di VANNI GALGANI

A passi calmi ma costanti, il cantiere Hallberg-Rassy rinnova tutta la gamma. Partendo dal 43, sta sostituendo i propri modelli con barche poco più grandi ma molto più abitabili e, soprattutto, performanti, il tutto con modesti aumenti rispetto ai listini dei modelli che vanno a sostituire. Un notevole sforzo per tenere la produzione, seppur di impostazione tradizionalista, al passo con i tempi. Il lavoro maggiore viene fatto sulle linee d'acqua, ma anche i piani velici e le appendici vengono sensibilmente modificate. Il tutto allo scopo di rendere più performanti gli scafi senza perdere alcuna delle qualità marine storicamente appannaggio degli Hallberg-Rassy, oltre che per dare, ai propri clienti, un valido motivo per cambiare la barca. Questo come strategia generale. Come poi sempre avviene, però, vi sono modelli che riescono meglio di altri e, negli anni, diventano dei punti di riferimento assoluti. Senza vantare doti di chiaroveggenza, questo è ciò che ci aspettiamo dal nuovo 48. Già solo vedendolo in banchina, ormeggiato all'inglese, abbiamo avuto la sensazione di trovarci davanti a qualcosa di notevole. Non solo il naturale sostituto del glorioso 46, uno dei cruiser preferiti da chi gira il mondo, ma una barca possente, di primo acchitto enorme pur se proporzionata in tutte le sue parti. E questa sensazione si è rafforzata salendo in coperta, senza abbandonarci nemmeno quando siamo entrati. Un vero gigante buono.

Le effettive dimensioni del nuovo Hallberg-Rassy si riescono a valutare solo rapportandole con l'equipaggio





Dicevamo, una barca enorme; eppure, guardando le foto, il 48 non sembra tanto più grande del 43; invece da bordo risulta il doppio. Da cosa scaturisce, quindi, la sensazione di dimensioni maggiori rispetto a quello che ci si aspetta? A nostro avviso, è tutta una questione di proporzioni. È come se, con una fotocopiatrice, si riproducessero i disegni del 43 moltiplicandoli per 1,5. Tutto è proporzionalmente più grande: lo scafo si allunga ma cresce anche in altezza, la falchetta è più alta come pure la tuga, persino gli oblò sono più grandi (ricordiamo che HR è uno dei pochi cantieri che si fa realizzare gli oblò su misura per rispettare la forma voluta dall'architetto). Questo è il segreto: eleganza simile al 43 (in effetti la poppa è un po' più tozza),

stesse proporzioni gradevoli, ma tutto molto più grande. Voi, però, siete sempre gli stessi e l'impatto è impressionante: un po' come, perdonateci l'eresia, quando ci si avvicina alla Basilica di S. Pietro: da lontano non sembra così grande perché tutto è proporzionato, ma poi, dentro, le statue hanno piedi più lunghi di un uomo.

In effetti il nuovo Hallberg-Rassy si chiama 48 ma è più di 49 piedi, è largo 4,50 metri contro i 4,36 del 46 che sostituisce, e ha la prua alta sull'acqua quasi due metri. Veramente imponente, ma perfettamente a misura d'uomo: vederla e sognare fantastici viaggi intorno al mondo è stato un tutt'uno. Il progetto, come da anni per tutti gli HR, è della felice mano di German Frers, elegante e raffinato anche

nel disegnare cruiser oceanici. Le linee sono molto diverse rispetto al passato: più performanti, più potenti a poppa, con meno slanci e una maggior lunghezza al galleggiamento. Anche le appendici, pur rispettando l'impostazione a chiglia lunga, sono più studiate per le prestazioni: il timone mantiene lo skeg ma è più allungato, il bulbo è più immerso e ha un profilo ottimizzato. Migliore anche il rapporto zavorra/dislocamento, ben il 42% sul 48 (come un X-Yachts, per intenderci). Sempre rispetto al 46 è diverso anche il piano velico: oltre ai 27 metri quadri in più, cambia anche il rapporto tra genoa e randa, a vantaggio di quest'ultima, per migliorare la manovrabilità oltre che il rendimento. Passeggiare

1 In coperta abunda lo spazio libero da attrezzature per sdraiarsi. Note la falchetta alta ben 15 cm; **2** Il pozzetto ha dimensioni raccolte ma la ruota, rispetto al passato, è proporzionalmente cresciuta di diametro, a vantaggio della sensibilità al timone. La posizione dei winch, elettrici in opzione, consente un agevole controllo delle manovre da parte del timoniere. Anche con l'automatismo preferiremmo una maggior dimensione per i primari, a vantaggio della sicurezza quando si mollano le scotte; **3** Il tradizionale grande vetro in cristallo, con la parte centrale apribile, è integrato dallo sprayhood facilmente apribile; si può avere anche un Bimini, fondamentale nei mari caldi

4 Il pozzetto, con paraonde alti oltre 40 cm, risulta ben riparato. La parte larga delle panche, però, è lunga solo 140 cm; **5** Le drizze rimangono a piede d'albero, e hanno winch e stopper dedicati. A richiesta possono essere montati dei pulpiti di protezione intorno all'albero; **6** Immaginatevi di coprire la grande terrazza di poppa con ampi cuscini: lo spazio libero per sdraiarsi è di ben 4,30 metri quadri; **7** Il trasto di randa risulta corto e scarsamente parancato, mentre la scotta è servita da due winch, di cui uno opzionale elettrico con comando sdoppiato sui due lati; **8** Il salpancore esterno a campana consente un immediato tonneggio delle cime; l'altezza della falchetta rende superflua la protezione per la catena

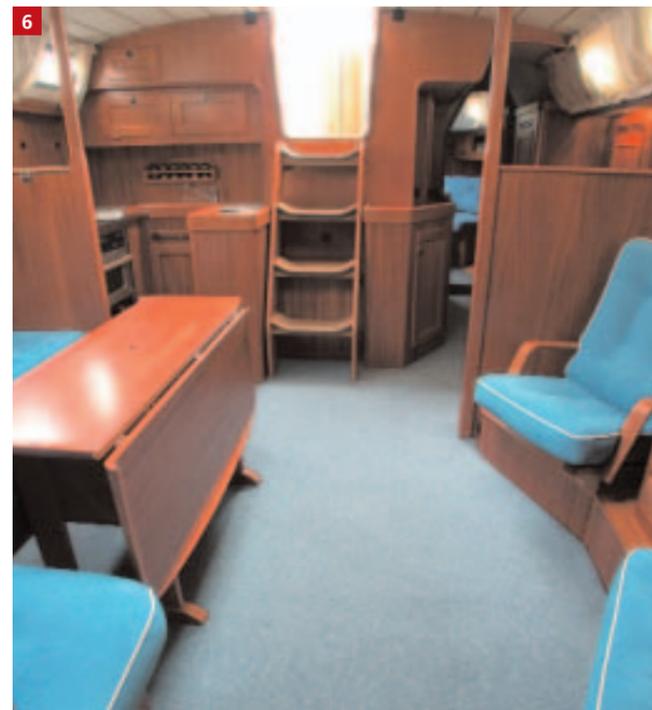
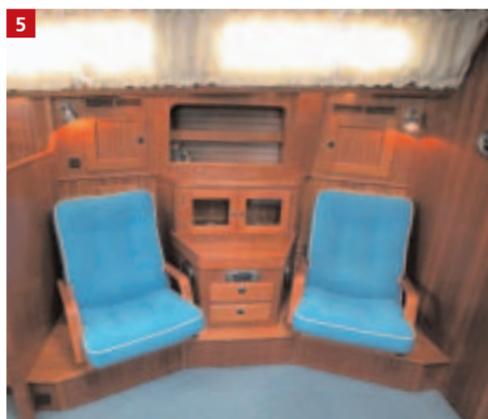
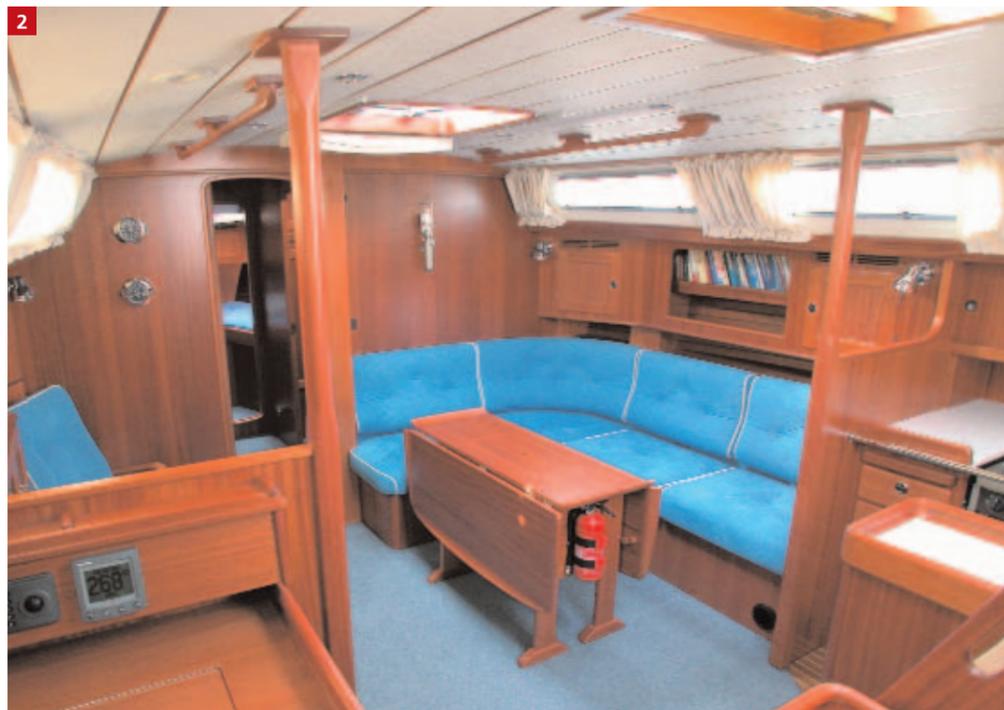
sulla coperta del 48, specie quando naviga, è un'esperienza incredibile: fuori possono scatenarsi gli elementi, ma voi avrete sempre i giusti appoggi e lo spazio necessario per muovervi con estrema sicurezza, mentre la barca incede stabile e sicura senza fare movimenti bruschi e imprevedibili. Questo ammesso che lo vogliate fare perché, così come è organizzato, una volta alzate le vele l'HR 48 può essere portato senza mai uscire dal pozzetto. L'impostazione della coperta è quella di sempre: tuga lunga e a scatola, pozzetto centrale piccolo e profondo, perfettamente riparato dal vetro e dallo sprayhood che lo integra naturalmente. Le drizze sono tutte all'albero: se scegliete il sistema tradizionale o l'avvolgiranda manuale,

l'issata/apertura della randa sarà l'unica manovra che vi costringerà a muovervi; se invece opererete per il sistema idraulico, potrete manovrare veramente tutto dal pozzetto. Le dimensioni di quest'ultimo sono tradizionalmente piccole: i vincoli, come sempre sugli HR, sono dettati dalla praticità in navigazione. Quindi la larghezza tra le panche deve consentire di puntare i piedi sottovento, il grande vetro con lo sprayhood deve riuscire a proteggere la maggior parte del pozzetto e il timoniere deve poter manovrare, da solo, tutti i winch. Fuori dal pozzetto, l'HR 48 si dimostra perfettamente adatto ai mari caldi, con ampi spazi liberi per sdraiarsi. Abbondanti anche i gavoni, compreso un vano che contiene due bombole del gas da ben 6 kg.

Zoom



A Uno dei due piani perfettamente verniciati su cui montare strumenti o stendere le carte, sempre riparati dal vetro; **B** A poppa vi è un ampio gavone, largo quanto la barca, con accesso tramite due portelli; molto comodo per riporre il tender sgonfiato o la passerella; **C** Il profondo gavone nel pozzetto accoglie anche i verticali del tambuccio. Lo stivaggio è ampio ma di difficile accesso; **D** Il bel tavolo del pozzetto in teak ha un pratico sistema per rimanere armato senza zampe. Quando è a riposo, risulta integrato nel profilo della colonnina; **E** Il pozzo catena, veramente profondo, consente una comoda pavimentazione dove riporre i parabordi e altra roba umida



Poche le novità per quanto riguarda la costruzione, fatta con materiali tradizionali e votata alla robustezza. Il fondo dello scafo è in vetroresina piena 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 maderi resinati allo scafo, su cui sono anche ancorati i serbatoi (tutti centrali in sentina); inoltre, sotto il puntone dell'albero vi è un trave di rinforzo in acciaio.

Le paratie sono resinate sia allo scafo che alla coperta e la giunzione scafo/coperta è fascettata dall'interno e rifinita esternamente in teak massello. Inusuali gli attacchi per bulbo e timone: il primo, in piombo con siluro finale, è giuntato tramite ben 15 prigionieri a una

flangia di stampata che funge anche da profonda sentina; il secondo è montato su tre boccole e ha un asse in acciaio pieno. Tradizionalmente ben lavorata anche la coperta che, sul 48, presenta l'unica vera novità nella costruzione: il 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, Hallberg-Rassy ha una clientela tradizionale, molti armatori crescono di misura rimanendo fedeli al cantiere proprio perché si aspettano di ritrovare sempre la stessa atmosfera da barca semplice e un po' ingenua. Quindi in apparenza le finiture sono sempre le stesse, con forme semplici, massellini lineari e spor-

telli a toppa con cerniere a vista. Nella realtà, però, il livello di qualità della falegnameria è cresciuto molto, con largo uso di lamellati e piccole raffinatezze nel disegno delle ante. Ma le migliorie sono fatte quasi sottovoce per non alterare la sensazione di "sentirsi a casa" tipica degli HR. Scendendo sottocoperta, si continuano a trovare grandi spazi, specie in quadrato e nella cabina di poppa. La scala, pur rimanendo poco protetta e aperta sulla cucina, adotta ora gradini sagomati. La dinette è veramente ampia, specie in larghezza. Nonostante il pozzetto centrale, la paratia è distante dalla scala 3,5 m. Il grande divano a "L" offre sedute ben sagomate larghe 54 cm. Di fronte al robusto tavolo vi è un divano re-

1 Il carteggio ha un piano di forma regolare e spazi di varia forma per tutta l'elettronica desiderabile; **2** La dinette, ampia e luminosa. Per reggersi a barca sbandata vi sono le due colonnine e i tientibene sulla tuga, oltre ai bordi dei mobili sagomati; **3** Il corridoio che porta alla cabina di poppa ha un'altezza di oltre 190 cm. Vi trovano spazio le porte per la sala macchine, un vano freezer, i vari quadri elettrici e di comando dell'impiantistica, una libreria e ampi armadi e stipetti; **4** La cucina, raccolta ma ricca di vani per lo stivaggio; a richiesta vi trova spazio una piccola lavapiatti; **5** Come optional si possono montare due poltrone con, nel mezzo, un lezioso mobiletto a vetrina di dubbio gusto

6 L'area di calpestio in quadrato abbonda e, con il tavolo aperto e quattro sedie regista intorno, ancora c'è abbondante spazio per passare. Uno dei vant HR è che tutti i pavimenti sono sullo stesso piano; **7** Il bagno di poppa, con grande calpestio e vano doccia di ottime dimensioni, è l'unico ambiente con altezze a rischio; **8** Il bagno di prua, anch'esso con un bel vano doccia, ha forma regolare; nello sportello dentro la doccia si può montare una lavatrice; **9** La grande cabina di poppa, qui nella versione con letto matrimoniale centrale; **10** I letti a "V" della cabina a prua possono essere uniti con una tavoletta imbottita a formare un matrimoniale; manca un armadio grande e il calpestio non abbonda

golare lungo più di 2 metri; sollevando lo schienale diventa un'ottima cuccetta di guardia completa di telo antirollio. La cucina è progettata per funzionare perfettamente a barca sbandata. È organizzata a "C", ha un bel fornello della Force 10, grandi aree del piano in Corian libere per lavorare e un'infinità di spazi di stivaggio, compresi 5 cassetti e un vano sotto il paiolo. Il carteggio è una ricca stazione di navigazione, con piano ampio e regolare, spazio in abbondanza per l'elettronica e, nel corridoio verso poppa, una libreria a due piani. Sullo stesso corridoio si apre la porta per il vano motore, ampio e sufficiente per qualunque impianto (compresi i due bruciatori del riscaldamento di serie) ma

di difficile accesso, specie col motore caldo. La cabina di poppa è una vera suite d'albergo e non vi farà rimpiangere la vostra camera di casa. Letti enormi (a richiesta un matrimoniale centrale), armadi smisurati e stipetti di ogni tipo. Ottima anche l'aerazione, garantita da un osteriggio e ben tre oblò apribili. Il bagno annesso offre abbondante calpestio e un vano doccia con porta in plexiglass. A prua vi è una cabina con letti a castello piuttosto grandi, dotata di un oblò e un grande osteriggio, un altro bagno con doccia separata, di forma regolare e ricco di stipetti, e la cabina di prua, con letti a "V" unibili con una tavoletta. Semplice e completa l'impiantistica, con abbondanti autonomie e comandi raccolti intorno alla sala macchine.

A La cabina con letti a castello (con quello superiore chiudibile); quello sotto è un po' soffocante; **B** Per le carte, oltre all'abbondante spazio sotto al tavolo, vi è anche questo pratico vano la cui altezza interna è di ben 20 cm; **C** Sotto le sedute e dietro gli schienali del divano in dinette vi sono ampi volumi dove stivare la cambusa di una vita; **D** L'immenso vano sotto le cuccette di prua, con piani incernierati e fissabili in posizione aperta. Dentro trova spazio anche il motore dell'elica di prua; **E** Il grande frigo, organizzato con cestelli, ha un'apertura sdoppiata per aumentare lo spazio utile di lavoro in cucina



FOTO HALLBERG-RASSY



FOTO HALLBERG-RASSY



FOTO HALLBERG-RASSY

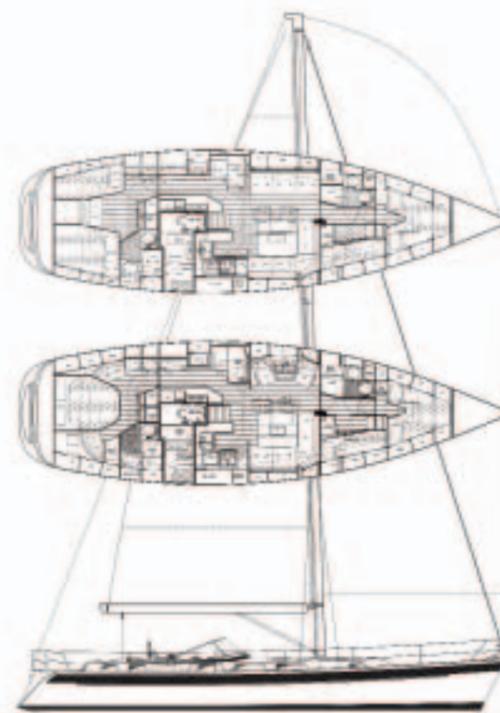
Benvenuti a bordo

Sarà dovuto a questioni psicologiche, ma in prova l'HR 48 ci ha impressionato anche più del 62. Forse perché dal 62 ci aspettavamo quello che abbiamo trovato, forse perché 48 non è poi una misura così esagerata. Fatto sta che l'impressione è di una barca grande, estremamente stabile ed elementare da portare. Certo, il modello in prova aveva ogni possibile ausilio, dai winch elettrici agli avvolgitori idraulici; quindi tutto si riduceva a schiacciare dei bottoni. Ma, considerando le condizioni variabili della giornata, è la grande stabilità e la traduzione di qualsiasi raffica in accelerazione che ci hanno impressionato, regalandoci sensazioni di grande sicurezza. Anche quando il mare è montato abbiamo continuato a muoverci fuori e dentro la barca con grande scioltezza. Dicevamo delle condizioni: il vento ha oscillato tra i 12 e i 25 nodi reali, con punte di oltre 35; il mare, prevalentemente calmo, si è rivelato agitato appena usciti dal canale. La caratteristica di quest'ultimo Hallberg-Rassy è che, pur non avendo punte di spicco, dai 12-13 nodi di reale in su garantisce una velocità costante tra i 7 e gli 8 nodi, che salgono agevolmente sopra i 9 quando si naviga al traverso con vento sopra i 20 nodi. La nostra punta massima è stata 9,33 nodi, ma quasi non ce ne siamo accorti, se non guardando la scia. In pozzetto niente affanni: sotto raffica non si molla niente e non ci sono mai situazioni di emergenza. Si

riduce tela più perché si sente che la barca non naviga correttamente che per sbandamenti eccessivi o sensazione di pericolo. Questo significa fare le cose con calma e, quindi, rischiare il meno possibile. Il timone, pur con una demoltiplica notevole (tre giri di ruota da banda a banda), trasmette sensazioni sincere, grazie alla trasmissione cardanica e alla ruota piuttosto grande; inoltre, data la buona efficienza della pala, reagisce con minimi angoli di correzione, rendendo la barca facile e piacevole da timonare. Di grande soddisfazione navigare tra le onde: una cavalcata con passaggi morbidi e senza perdita di velocità, una magnifica sensazione di poter affrontare qualsiasi mare senza navigare in sopravvivenza. Quando il vento scarseggia, però, si preferisce accendere il motore, non perché sia troppo lenta, ma perché c'è poca soddisfazione, non è nata per inseguire col timone i refolini. Peraltro a motore è veloce e veramente silenziosa. Le manovre sono abbastanza agili, bisogna solo far prendere il timone prima che l'elica trasmetta l'effetto evolutivo. Tutto più facile, ovviamente, con l'elica di prua, ma una volta presa la mano se ne potrebbe anche fare a meno. L'Hallberg-Rassy 48 è una barca che non va solo provata: dovete assaporarla, viverla, passare delle mezz'ore anche solo a prenderle le misure. Solo così si riesce a comprenderne il vero spirito. Diffidate di chi ve la racconta solo per sentito dire.

Scheda tecnica

Panche pozzetto	138x50 cm
Spazio tra panche	72 cm
Prendisole poppa	350÷280x136
Passavanti	45÷20÷57 cm
Tavolo pozzetto	78x73 cm
Tavolo dinette	124x115 cm
Tavolo carteggio	110x69 cm
Letto prua	200x205÷77 cm
Letto cast sup	205x70÷52 cm
Letto cast inf	205x80÷40 cm
Letto pp matr	200x160÷110 cm
Letto pp dritta	205x150÷135 cm
Letto pp sinistra	220x95÷85 cm
Larghezza porte	49,5÷42 cm



Dedicato a...

Gli Hallberg-Rassy sono tra le più popolari e apprezzate barche da oceano. Ai Caraibi il cantiere svedese è il più rappresentato, insieme alla Nautor. Ma mentre gli Swan sono quasi sempre grandi e condotti da equipaggi professionisti, gli HR ospitano le classiche famiglie dei giramondo, e se ne trovano anche molti sotto i 40 piedi. Il nuovo 48 rappresenta per noi la summa per fare questo tipo di scelta senza rinunciare a nulla. Con un bel desalinatore e nafta per oltre 1.000 miglia di autonomia, sarete indipendenti per mesi. E non importa se i mari che visiterete saranno ai tropici o intorno all'Arcipelago Toscano. L'importante è lo spirito con cui lo farete: con l'HR 48 potrete scordarvi dei porti, dei rifornimenti, dei bollettini, liberi di godere di quello che vi circonda senza bisogno della benché minima rinuncia. Questo perché tutto, su questo fantastico cruiser, è studiato per agevolarvi al massimo la navigazione e la vita in barca, e le dimensioni sono sempre a misura d'uomo. Rubando le parole a un romantico pirata del cinema, "dovunque vorremo andare, andremo. Una nave è questo in realtà. Non è solo uno scafo con un ponte e le vele: questo è ciò di cui ha bisogno. Ma quello che una nave è in realtà, è libertà". Ecco, proprio così ci piace pensare all'Hallberg-Rassy 48.

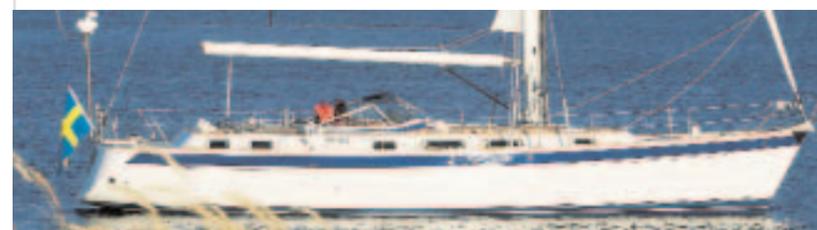


FOTO HALLBERG-RASSY

I concorrenti

Nome	cantiere	Lungh.	Largh.	Disl.	sup. vel.	prezzo
Oyster49	Oyster M.	15,40	4,58	20.750	135,80	848.250
Contest 50CS	Conyplex	14,99	4,58	17.500	124,40	668.900
Farr 50 ph	Farr P. H.Y.	15,38	4,70	17.000	147,00	790.000
Najad 490	Najad Varvet	15,00	4,50	18.000	117,50	594.200

Progetto	Germán Frers
Lunghezza scafo	14,99 m
Lunghezza gall.	13,25 m
Larghezza	4,50 m
Immersione	2,35 m
Dislocamento	18.500 kg
Zavorra (42%)	7.750 kg
Sup. vel. (randa + genoa avv.)	138,90 mq
Motore Volvo D3-110	110 hp
Serbatoio nafta	800 l
Serbatoio acqua	910 l

Attrezzatura

- albero Selden tre crocette in linea poggiate in coperta, sartie spiriodale, basse sdoppiate
- arriato Hasselfors
- avvolgifiocco manuale Furlex
- winch Lewmar 2x64 ST + 2x44 ST in pozzetto; 2x44 + 1x16 ST all'albero
- timoneria Whitlock cardanica, ruota ø 120 cm
- attrezzatura di coperta e stopper Lewmar
- vang rigido Selden

Costruzione

- Scafo: opera viva in solidi di vetro, rinforzi in kevlar sul fondo, opera morta in sandwich con anima in divinycell, resina poliesteri isoftalica
- Coperta: sandwich di vetro, anima in divinycell
- Struttura madieri in vetro resinati allo scafo, paratie resinati a scafo e coperta, giunzione scafo/coperta resinata da dentro

Dotazioni

- Coperta, tuga e pozzetto in teak massello 11 mm
- Randa e fiocco avvolgibili in dacron Elvström
- Salpancore Lewmar con campana tonnellaggio
- Log, eco e vento Raymarine ST 60
- Vetro e sprayhood con parte davanti trasparente
- Osteriggi (5) e oblò (13) Lewmar Atlantic
- Tavolo pozzetto in teak abbattibile sulla colonnina
- Riscaldamenti 2xWebasto Airtop 3.500 3,5 kw
- Boiler acqua calda 55 l
- Frigorifero elettrico Danfoss
- Batterie 225 Ah 24 v + 140 Ah 12 v
- Serbatoi acque nere (2) da 78 l

Meteo della prova

- Vento da 12 a 35 nodi reali con raffiche
- Mare da calmo a molto mosso

Prezzo

Hallberg-Rassy 48 € 538.000

Optional

Winch elettrici 2x64 + 1x44	9.595
Rullaranda e rullafiocco idraulici Selden	33.265
Elica di prua Sloop Side Power 10 hp	6.196
Elica Gori a tre pale abbattibili	3.548
Bimini	2.462
Freezer in mobile separato	2.818
Lavatrice 220 v	2.358

(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 - lionsyachts@fastwebnet.it