Av Henrich Nissen-Lie. Fotos: Merete Nissen-Lie og Hallberg-Rassy

Hallberg-Rassy 48

Pogo 40

Ovni 395

Den ideelle turseilerbåten

Vi har prøveseilt tre ytterpunkter

I forrige nummer beskrev vår tekniske ekspert, båtkonstruktøren Birger Kullmann utviklingen frem til dagens moderne turseilbåter. Denne gang tar vi for oss tre helt ulike produksjonsbåter som alle med en viss rett hevdes å være morgendagens ideelle turseilbåt.

Selv om man lar båtkonstruktøren få helt frie hender og ikke legger noen tekniske eller økonomiske begrensninger, er det neppe mulig å skape en langturbåt som vil bli oppfattet som den ideelle av alle dagens turseilere. Flere lesere har foreslått at vi i stedet for å skape én helt ny utopi – en båt de færreste vil ha råd til å kjøpe, heller retter søkelyset mot moderne langturbåter som allerede er i produksjon. Det er nettopp hva vi har gjort denne gang. Mikkel Thommessen har prøveseilt den ultramoderne «Pogo 40» i Frankrike, Axel Nissen-Lie har sammen med langturseileren og aluminiumbåteksperten Eyvind C. Krogh seilt «årets båt» fra Sjøen for alle, den 39' store «Alubat Ovni», mens Henrich Nissen-Lie har vært ute i Skagerrak med Hallberg Rassys nye 48-foter.

Tre svært forskjellige båter, både hva konstruksjon, byggematerialer, design og innredning angår. Men tre interessante båter som hver for seg byr på mye av det en langturseiler søker.

Hva mener du?
Vi hører gjerne din mening når du har lest hva våre prøveseilere skriver om disse tre båtene. Hvilken av dem ville du ha valgt? Og hva kunne du tenke deg å ha forbedret om konstruktøren og verftet ga deg frie hender? Send noen ord på epost til sissel@seilas.no

Hallberg-Rassy 48

Perfeksjonert tra

Gamlesjefen Christoph Rassy har overlatt roret til sønnen Magnus. Men tro ikke at det kommer til å endre Hallberg-Rassybåtene selv om gubben sjøl drar på jordomseiling i sin trofaste HR 62 «Bamse»!

Det er feil at båtene våre ikke forandres, protesterer Magnus. Han viser dusinvis av store og små endringer på den nye HR 48, slik han også tidligere har gjort på 40'- («Årets Båt» i Europa i 2002) og 37'-modellene. Og her ligger nettopp hemmeligheten ved Hallberg-Rassys suksess i turseilermarkedet. Helt siden «Rasmus 35» ble lansert for snart 40 år siden er konseptet blitt finslipt år for år. Båtene har stadig fått bedre seilegenskaper, blitt raskere for seil og morsommere å seile. Men uten at dette er gått ut over komforten og eiergleden. Under Magnus Rassys ledelse er de nye modellene blitt større under dekk, bredere akter og de har fått lenger vannlinje å seile på. HR 48 er en videreutvikling av HR 46. Båten er bare 21 cm lenger i skroget, men har 1,35 m lenger vannlinje! Bredden er blitt 47 cm større og seilarealet er økt med hele 26,9 kvm. Selv motoren har fått en sylinder i tillegg. Kjølvekten er økt med 1,15 tonn, men deplasementet er bare blitt to tonn mer. Listen over detaljforbedringer fyller et helt tettskrevet A4-ark og illustrerer hvordan verftet finsliper og utvikler sine tradisjonelle produkter.

Vi fikk prøveseile båten i skjærgården og ute i Skagerrak under idelle forhold tidlig i april.

Tilbakemeldinger fra hundrevis av langturseilere med ros og ris er tatt alvorlig og har vært utgangspunkt for mange av detaljforbedringene. At eierne selv benytter hver anledning til å prøveseile båtene ute i

adisjon

HR 48 er en virkelig langbent turbåt med gode seilegenskaper og en kraftig motor for stille etapper.

Skagerrak, er heller ingen dårlig form for produktutvikling.

Selv om moderne datastyrte maskiner skjærer ut alt fra finerplatene, freser og lakkerer, foregår produksjonen ved det gamle verftet på Orust meget tradisjonelt. Dekket monteres allerede etter at hovedskottene er festet. Mye av utstyret settes sammen før montering, men alt må ned gjennom lukeåpningen, selv motoren. Det virker tungvint og gammeldags, men Magnus Rassy forsikrer at her er nettopp en av årsakene til HR-båtenes kvalitet. Ved å feste innredningen til skrog og dekk blir båtene både stivere og sterkere. Og om du skal bytte noe av innredningen eller utstyret, er det enkelt å få det gamle ut av båten igjen.

Teak og mahogny

Verftet holder fast ved de tradisjonelle trematerialene mahogny og teak. Alle modellene har teakdekk. Under dekk kan man velge mellom teak og mahogny. De fleste foretrekker mahogny. Et par av modellene, blant annet 48-foteren, har vakumlagt teakdekk som bare er festet med skruer i ytterkantene. Fordelene ved denne metoden er imidlertid ikke så stor at verftet har valgt dette for alle modellene. Blant annet krever det et helt dekk som mal ved tilskjæringen, noe som tar mye verdifull plass. Å vakumstøpe skrog og dekk har Magnus ingen tro på for Hallberg-Rassy. Det passer bare for mindre verft som kan bruke mer tid per produsert båt.

Alt plastarbeidet med skrog og dekk foregår ved Hallberg-Rassys eget anlegg i Kungshamn, resten gjøres på Ellös. Produksjonen er nøye planlagt og hver båt har sitt tidsskjema som ikke kan fravikes. Blir det forsinkelser må disse tas igjen etter arbeidstid. Da vi besøkte verftet var det stor aktivitet lenge etter normal stengetid. Og lite tydet på sviktende salg og redusert produksjon. Det var neppe plass til én ekstra båt inne i verkstedhallene, og utenfor sto vårens leveranser i lange rekker på land eller de lå fortøyd i havnen. Men bedriftens viktigste og største marked, Tyskland, er stadig svakt og selv om Hallberg-Rassy har mange gode kunder både i England, USA og Skandinavia, er det nok en del som finner det vanskelig å gi over fem millioner for HR 48, når de for eksempel kan får en Bavaria 50 for under to millioner.

Prøveseilasen

En vakker aprildag kastet vi loss i HR 48 og gikk for motor ut mot Gullholmen mens vi gjorde sjøklart og rullet ut seilene. Det blåste 12 ms fra nordvest. Storseilet hadde vertikale spiler og var av typen som rulles inn i masten. Genuaen var selvsagt også på rullestag. Seilene var levert av Elvström og sto rimelig bra. Personlig er jeg ikke så begeistret for rullestorseil i masten, men du ver-

Eierkabinen akter med stor dobbelkøye i midten. Også her er det mye lys fra ventilene i hyttesidene og på akterdekket.

den hvor enkelt det er å sitte til rors og sette seil ved å trykke på en knapp. Også vinsjene i denne båten er elektriske, og med autopilot og baugpropell klarer du alt helt alene.

På slør inn mot Lysekil gikk det radig med et par turn inn på genuaen, fullt storseil og med et godt stikk i skjøtene. Loggen viste over åtte knop og båten var fin på roret, akkurat passe logirig slik at man må ta i litt i rossene. På skarp kryss ut mellom skjærene sydvest for Lysekil tok vi inn et par ruller til på genuaen og flatet storseilet det vi kunne ved uthal på bommen. Båten kjentes tung og stødig og jeg hadde ingen problemer med å holde gode syv knop, selv i krapp sjø. Å krysse med genua gikk helt problemfritt når man dro inn slakken på skjøtet i hver baut før seilet fylte og deretter trykket på knappen til seilet sto som ønsket. I følge polardiagrammet fra konstruktøren skal båten gjøre 8,5 knop ved 62 grader og drøyt 9 knop ved 120 grader.

Etter å ha stukket nesen ut i Skagerrak og fått den første salte spruten i fjeset (det er bare rormannen forunt, for glassskjermen og sprayhooden foran i cockpiten holder de andre tørre og varme i le for vind og sprut) falt vi av til rom slør og senere lens på vei tilbake mot innseilingen til Gullholmen og Elløs.

Selv med trykk-knappseiling og stor kartskjerm å styre etter,

Byssa er utformet slik at det er mulig å lage mat i stor sjø.

må jeg tilstå at det er mye seilglede bak rattet i denne båten! Man fornemmer kvaliteten og forstår bedre hvorfor så mange av jordomseilerne velger nettopp Hallberg-Rassy. Og det er pussig hvor fort man vender seg til størrelsen og hvordan en 48-foter føles «riktig» som langturbåt.

Under dekk

Innredningen er også umiskjennelig Hallberg-Rassy. Man kan lett tro at man har vært om bord her før, for alt virker så velkjent. Men det er detaljforbedringer i stort antall under dekk også. Først og fremst har den økte bredden gitt betydelig større volum nede, særlig fra salongen og akterover. En smart løsning av cockpitkarmen har resultert i full ståhøyde i hele gangen inn til eierkabinen. Akterkabinen tilbys i to versjoner; med en dobbelkøye omtrent midtskips, eller med en noe smalere dobbelkøye til styrbord og en enkelkøye til babord. I begge variantene er

Salongen i HR 48 er stor, lys og luftig. Legg merke til ventilene i sidene av hytteoverbygget – de er alle til å åpne.

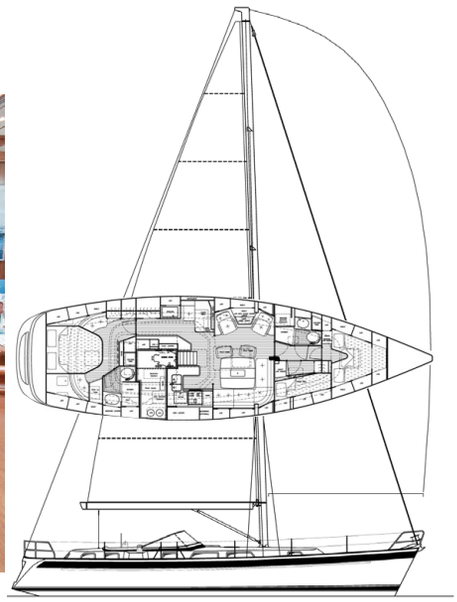
To store bad og ett av dem med vaskemaskin.

det et elegant toalettrom med dusjavlukke og vask samt rikelig med skap- og hylleplass. Selve wc er riktig plassert langskips både her og forut. Under køyene finner vi hele styreanlegget og en svær batteripark. Kanskje ikke den ideelle plasseringen av så mye vekt helt her akter, men batteriene var oppskriftsmessig sikret. Nødstyringen er ikke god nok for en slik båt. Skulle du være uheldig å miste styringen, må du fjerne alt i akterkøya og feste en lang rorakselforlenger opp gjennom ventilen over eierkabinen.

Den 5-sylindrete nye Volvo Penta-motoren er plassert i et stort motorrom der også alt det andre tekniske utstyret får plass. Det er grei adkomst til motoravdelingen.

Pantryseksjonen er på styrbord side rett ned fra cockpitten. Bedre kan det neppe gjøres! Her kan man stå trygt inne i en passe trang hestesko-layout og komme til både komfyr, vaskekummene, kjøleboks og hyller og skap. På babord side er det tre store skap for klær langs gangen akterover. Foran et ekstra kjøleskap har navigatøren sin plass ved kartbordet. Alt som trengs av instrumenter får også god plass her. Salongen bygges i to varianter; enten med to komfortable lenestoler på hver side av en skjult TV-flatskjerm til babord, eller en mer tradisjonell, langskips sofabenk (og alternativ ekstra sjøkøye). Selve spisesalongen er arrangert som en L-sofa til styrbord med et flott klaffebord med barskap i midten. To løse foldestoler gir plass til to ekstra personer rundt bordet, slik at det er god plass for seks voksne. Forut for salongen er det en smart gjestekabin til styrbord med en bred køye nederst mot borde og en noe smalere, hengslet sjøkøye over. Et like elegant toalettrom er det også her fremme, mens forpiggen har et velkjent

Navigatøren har plass nok til både kart og elektronikken ved kartbordet på babord side.



V-køye arrangement. Bredden er økt her også i forhold til forgjengeren, men det er ingen overdreven luksus her i skarpen.

Gode detaljer

Det er mange detaljer som røper HR-kvaliteten i 48-foteren. Over dekk la vi merke til den store luken over eierkabinen i akerdekket som er montert helt flush. Ventilene på begge sider i overbygget er spesiallaget av Lewmar, nøye tilpasset designet. Og de kan alle åpnes for ekstra god ventilasjon. Alt det tekniske er lett tilgjengelig, inkludert de mange black boxes som hører med i en slik båt. Det er indirekte belysning under dekk i tillegg til kraftig leselys, selvfølgelig.

Dørken er i lakkert finér, men med et kraftig teppe over, festet med trykk-knapper. Man kan selvsagt spørre hva vitsen er med en elegant dørk, når den skjules under et temmelig kjedelig teppe. Sikkerhetsmessig er selvsagt teppet å foretrekke fremfor et lakkert underlag om man er våt på bena. Selv ville jeg foretrukket tredørken lakkert med litt sand i siste strøk. Sikkerhetsmessig vil jeg fremheve leideren ned fra cockpiten som forbildelig. Trinnene er i ubehandlet teak og godt vinklet, slik at man kommer trygt opp og ned selv på bidevind. Det er mange gode håndrekker, søyler og avrundete karmer å holde fast i. Til tross for den store bredden er det likevel ikke store avstander mellom faste flater om man skulle være uheldig å miste fotfestet.

Godt utstyrt, men mye ekstra likevel

Det er en imponerende utstyrsliste som inngår i standardprisen. Teak på dekk og hyttetaket er som nevnt standard på alle HR-modellene. Rullefok likeså. Elektrisk ankerspill med 70 m kjetting og 25 kilos anker, Raymarine logg, ekkolodd og vindinstrumenter, Webasto-varme i hele båten, forsynt av to 3500 w dieselbrennere i motorrommet, kjølesystem, to septiktanker som kan tømmes i åpen sjø eller med pumpe fra land, - for å nevne det viktigste. Men man kan lett finne mye fristende ekstrautstyr som vil kreve mange hundretusen svenske kroner i tillegg:
Autopilot for eksempel (67.600), GPS kartplotter med radar og repeater i cockpiten (105.000), dusj ved badeplattformen akter (5.310), sjøvanns spylepumpe på fordekket (14.100), Gori 3-bladet foldepropell (39.000), baugpropell 10 HK (68.000), sprayhood (11.850), batterilader Mastervolt (31.640), hydraulisk akterstagstrammer (81.480), assymetrisk spinnaker, inkl. rustfritt baugspryd, fall mm (71.400), spinnakerbom med opp- og nedhal (20.440). Velger du to lenestoler i salongen fremfor en langskips sofabenk koster det også nær 50.000 ekstra, men da får du også med to sammenleggbare stoler. Personlig ville jeg også hatt et kutterstag, dels for å kunne føre en liten fokk i hardt vær, dels for å hindre pumping i masten. Da ryker nær 60.000 til. I alt koster disse, etter vår mening fornuftige, ekstra tingene SEK 625.820 og bringer båtens kostpris til friske SEK 6.571.070 inkl. mva.

Prøvebåten hadde det meste av det utstyret vi har valgt ut over og i tillegg til en mengde annet som mikroovn, rullemast, inverter, flatskjerm TV, safe og en hel del mer. Til tross for høye kostnader er det i dag 48-foteren som er bestselgeren hos Hallberg-Rassy. Verftet bygger riktignok flest av 37-modellen, men målt i kroner er 48-modellen klart størst.

Er dette den idelle langturbåten?

Det mest verdifulle ved denne båten er etter min mening den gode følelsen man får fra man setter foten på dekk. Det føles trygt og solid, de mange gode detaljene over og under dekk skaper et overbevisende inntrykk av kvalitet og båtbyggerfaglig styrke. Selv om HR-båtene må sies å være både konservative, eller hva man med dagens utrykk heller ville kalle usexy, har jeg stor sans for verftets kontinuerlige produktutvikling basert på bred erfaring fra et stort antall erfarne seilere og eiere. At Hallberg-Rassy er en av de mest foretrukne båtene i ARC og andre dypvannseilasser kan ikke oppfattes som annet enn at båtene tilfredsstiller kravene til en moderne langturbåt.

Jeg forstår godt fristelsen med rulleseil både i masten og på forstaget, likeledes fordelen med elektriske vinsjer til fall og skjøter. Og man kan jo ikke være uenig i at en tung og stødig 48-foter er et komfortabelt fartøy på havet. Hvis økonomien ikke spiller noen stor rolle, er det klart at man får mye båt- og eierglede i en HR 48. Og hvis alternativene kanskje var en Swan, Baltic eller Oyster, kan jo valget sies å være nøkternt og fornuftig. Selv ville jeg trives bedre i en mindre og rimeligere båt, uten alt det kompliserte og vedlikeholdskrevende utstyret som ville gjøre meg avhengig av ekstern hjelp og assistanse titt og ofte. Men jeg ville ikke betenke meg på å seile jorden rundt i denne båten, om anledningen bød seg!

henrich@seilas.no

Noen data

Loa 14,99 m
Lvl 13,25 m
Bredde 4,5 m
Depl. 18,5 tonn
Kjølvekt (bly) 7,75 tonn
Seilareal 138,9 kvm (med genua)
Mastehøyde over vann 21,75 m
Vanntanker 910 l
Dieseltanker 800 l
Motor Volvo Penta 5 syl. 110 hk
Konstruktør German Frers
Verft: Hallberg-Rassy, Elløs
Norsk forhandler: Pollen Maritime AS
Tlf. 9177 1451