



Hallberg-Rassy

NEWSLETTER Summer 2021

27th issue - English/German/Swedish edition





Lars retires after 48 years

48 years ago, it was natural for Lars Alexandersson to start working at Hallberg-Rassy. Lars' dad and uncle had a boat building business together on the island Orust and as a boy Lars was often there and learned how to work carefully. Those qualities have led to a successful course at Hallberg-Rassy, where he since 1972 has gradually gone from laying teak decks, via interior carpentry to responsibility for the entire production.

Lars Alexandersson began his career a bit over 48 years ago, working for Christoph Rassy in Kungs-viken. The year was 1972 and the two boatyards Hallberg and Rassy had become one. But when Lars came to Kungs-viken for his first working day, it was not known that he would start and he was told that the shipyard was moving 16 km further south west on the island to Ellös. Production manager Sven Nyström received Lars there.

- Coming to Ellös and seeing the production of Rasmus, P28, Mistress and Mistral felt great. I was 19 years old, full of expectations and had to start with teak decks, working next to an experienced man and learning. Rasmus did not have teak decks at that time and P 28 did not get teak decks until the end of the production life time. The trick in the job was to choose slats with the right grain direction and lay them on the side deck so that they line up in an elegant way at the center piece on the foredeck.

After a couple of years, Lars switched to interior carpentry, a specialty with high status among boat builders. Nevertheless, after eight years he wanted to try something else and got a formal education, which meant wood technology at a university. After that, the desire to build boats soon became strong again and a new job at Hallberg-Rassy was the result.

- It was good times in the yachting business and a lot to do at the boatyard in Ellös. One Sunday in November 1989, Christoph called home and wanted me to show up at his office on Monday morning at seven o'clock. I had just started again at the yard and of course wondered what I had done wrong. But he asked if I wanted to be the foreman for the new 36 footer. The yard had as many as 50 firm orders for such boats and needed someone who could ensure that production worked so that the boats could be delivered on time.

- "You will not be able to handle so many orders" we were told, and at Christmas I was nervous. We had only produced five finished boats, had 45 more to finish before the summer holidays that same year. It was a lot, but it worked, all boats were ready on time, says Lars with some pride.

It was a big step for Lars as a 35-year-old to take such great responsibility at that time.

- But it went well, I was involved in introducing spray varnishing of the interior parts, which gave a much better surface finish and also significantly much better working environment, compared to the old way

of sanding and hand brush varnishing inside the boats. With the help of the new faster way to get the interior details ready for installation, you did not have to wait for the varnish to dry. We were able to increase the pace and keep the promised delivery times, a promise that Christoph would not compromise on and he pushed hard, he wanted the 36's delivered out on the market. At the same time, the 45 had just started production, the 49 was built, the 42E, the 352, the 312, the 29 and the 94 Kutter...

- Christoph asked me to be the foreman, because he had hired people, including Benny Martinsson, who had started building Nord West power boats, and asked if he knew anyone who could be a supervisor for the production of the 36. To which he must have replied: You already have Lars! Benny knew me from the time we worked together at Hallberg-Rassy and that I was educated.

- The 36 was a pioneer from a production point of view, when it came to the way of building Hallberg-Rassy yachts. A lot of changes in the production structure were made to cope with so many boats under construction at the same time, a set-up that was later introduced on other Hallberg-Rassy models. In addition, it was important that you knew the different strengths of your staff and could place them according to the principle "the right man in the right place". The staff know the boats and have a great deal of professional pride. The latter became apparent when we needed to re-employ after the great downturn in the boating market in 2009, when many answered yes, even though they started their own businesses or had got other jobs.

- If I have to point out differences in production today with how it was when I started as a foreman in the production in 1989, nowadays there are few, if any, changes necessary on new models. In the old days, we had to measure everything, both furnishings and fittings such as pushpits or tanks, and there were still a lot of adjustments needed in the boat, which took time. Today we have almost all the details drawn in the computer. Which in turn means that the parts can be cnc cut out with great precision, it saves a lot of time for the interior carpenters and gives minimal waste. In addition, today there are real construction drawings, which were completely missing before.

However, Lars Alexandersson has by no means put the boat building skills behind him. Even today until retiring, he had time schedules on his mind and for that reason he made daily follow-ups out in the construction halls to check progress at key stations such as carpentry, engine and electric installations.

- Today's boats are a bit faster to build. But the time savings in production are spent assembling all the advanced equipment. The boats are more complex than before with a lot of comfort options with advanced equipment and electronics to be installed. Skilled technicians to install engines and electrical equipments are



Lars Alexandersson receives a gold watch and a bottle of champagne from Magnus Rassy

needed more than ever.

- I gladly admit that it is wonderful to see a boat being launched. "You should never be satisfied", is my motto. For me, it has been very stimulating to have responsibility both for the day-to-day production, being part of developing new models and to have personnel responsibility. I have had a very interesting job at a very interesting company.

Succeeded by Peter Abrahamsson

Lars is succeeded by Peter Abrahamsson, born 1969, who started at the shipyard on June 3, 1987.

- Before that I went to the boat building school at Östrabo in Uddevalla. The weekly schedule was school one day and practice at the yard four days a week. On June 3rd, I remember it was the last day of school ending in the morning and I started working at the yard in the afternoon of the same day. Before that, I worked two summers at the yard. I started with teak deck laying

when I was 16 in 1986. Then I worked with interior fittings installations on 42E. After that I was an interior carpenter. I became a foreman in November 2005. I have also been responsible for purchasing at the yard for some time. I have been involved in installing a varnishing line and been in charge for the operation there.

Peter has built up a solid and broad experience over the years and, among other things, attended various leadership trainings. He had a short period been working at another boatyard that is out of business today and also worked as production manager at a shipyard that builds navy, coast guard, sea rescue and work boats. -I was for example responsible for the construction of the sea rescue vessel Mai Rassy, although we at construction time did not know that the donor was the Rassy family and what the ship would be named. I feel comfortable at Hallberg-Rassy, here things are better organised and there is a faith in the future in a different way than anywhere else I worked.



Lars geht nach 48 Jahren in den Ruhestand

1972 war es für Lars Alexandersson selbstverständlich bei Hallberg-Rassy anzufangen. Sein Vater und sein Onkel hatten zusammen eine Bootswerft auf der Insel Orust. Als Jugendlicher war Lars oft dort und lernte sorgfältig zu arbeiten. Diese Eigenschaft hat zu einem erfolgreichen Verlauf bei Hallberg-Rassy geführt. Er begann schrittweise mit der Verlegung von Teakdecks, dann ging es in die Innenschreinerei, bis er die Verantwortung für die gesamte Produktion bekam.

Lars Alexandersson startete seine Karriere bei Christoph Rassy in Kungsviken. Das Jahr war 1972 und die zwei Werften Hallberg und Rassy wurden eine Werft. Aber als Lars zu seinem ersten Arbeitstag nach Kungsviken kam, wusste niemand, dass er anfangen würde, und ihm wurde gesagt, dass die Werft nach Ellös ziehen würde. Dort empfing ihn Produktionsleiter Sven Nyström.

-Als ich nach Ellös kam und die Produktion von Rasmus, P28, Mistress und Mistral sah, fühlte ich mich großartig. Ich war 19 Jahre alt, voller Erwartungen. Meine erste Aufgabe war die Verlegung von Teakdecks. Ich habe die Arbeit von einem erfahrenen Mann gelernt. Die Rasmus hatte zu diesem Zeitpunkt noch kein Teakdeck und auch die P 28 bekam erst kurz vor der Einstellung des Modells ein Teakdeck. Der Trick bei der Arbeit bestand darin, Holzleisten mit der richtigen Maserung auszuwählen und sie so zu verlegen, dass sie harmonisch mit Seitendecks, Mittisch und dem Rahmenholz zusammenpassten.

Nach ein paar Jahren wurde Lars Einrichtungs-schreiner; eine Spezialität mit hohem Status auf der Werft. Nach acht Jahren wollte er etwas Neues ausprobieren und begann ein Studium für Holztechnologie an der Universität. Der Wunsch Boote zu bauen blieb und so fing Lars nach seinem Abschluss wieder bei Hallberg-Rassy an.

-Es waren gute Zeiten und es gab viel zu tun auf der Werft in Ellös. An einem Sonntag im November 1989 rief mich Christoph zu Hause an und wollte, dass ich am Montagmorgen um sieben Uhr in seinem Büro auftauche. Ich hatte gerade wieder auf der Werft angefangen und habe mich natürlich gefragt, was ich verkehrt gemacht hatte. Aber er fragte mich, ob ich der Bauleiter für die neue 36er sein wollte.

Die Werft hatte schon 50 Exemplare verkauft und brauchte jemanden, der sicherstellen konnte, dass die Produktion funktionierte, damit die Yachten termingerecht ausgeliefert werden konnten.

Bei der Suche nach einem neuen Bauleiter holte sich Christoph Rat von erfahrenen Mitarbeitern, wie Benny Martinsson, der Lars Qualifikation und die Zusammenarbeit mit ihm sehr schätzte.

„Ihr werdet nicht in der Lage sein, so viele Bestellungen zu bearbeiten“, wurde uns gesagt und zur Weihnachtszeit war ich nervös. Wir hatten nur fünf Exemplare fertig und hatten 45 weitere Boote zu bauen,

die noch vor dem Sommerurlaub ausgeliefert werden mussten. Es war sehr viel Arbeit, aber wir haben es geschafft, alle Yachten pünktlich zu liefern, sagt Lars mit Stolz.

Für den 35-jährigen Lars war es ein großer Schritt, so früh eine so große Verantwortung zu übernehmen.

-Aber es lief gut, ich war an der Einführung der Spritzlackierung der Inneneinrichtung beteiligt, die ein deutlich besseres Oberflächenfinish und auch ein deutlich besseres Arbeitsklima im Vergleich zu der alten Art des Schleifens und Handlackierens in den Booten ermöglichte. Mit Hilfe der neuen, schnelleren Methode, die Inneneinrichtung vorzubereiten, musste man nicht mehr warten, bis der Lack getrocknet war. Wir konnten das Tempo erhöhen und die versprochenen Lieferzeiten einhalten, ein heiliges Versprechen für Christoph, der Druck machte, denn er wollte die 36er pünktlich zu Wasser bringen. Zur gleichen Zeit wurde die Produktion der Hallberg-Rassy 45 begonnen und außerdem wurde die 49 gebaut, die 42E, die 352, die 312, die 29 und der 94 Kutter...

-Die 36er war aus produktionstechnischer Sicht ein Vorreiter beim Bau von Hallberg-Rassy-Yachten. Um mit so vielen Einheiten gleichzeitig zurechtzukommen, wurden viele Änderungen an der Produktionsstruktur vorgenommen, die später bei allen anderen Modellen eingeführt wurden. Darauf hinaus war es wichtig, dass man die unterschiedlichen Stärken der Kollegen kennt und diese nach dem Prinzip "Den richtigen Mann am richtigen Ort" platzieren kann. Die Mitarbeiter besitzen eine sehr hohe Loyalität und Berufsehre. Dies wurde deutlich, als Hallberg-Rassy nach dem starken Rückgang des Marktes im Jahr 2009 wieder Mitarbeiter einstellen konnte, und viele mit Ja antworteten, obwohl sie ihre eigene Firma gegründet oder andere Jobs bekommen hatten.

Ein bedeutender Unterschied der heutigen Produktion zu 1989 ist, dass früher für alles von Hand Schablonen gemacht werden mussten, sowohl für Möbel als auch für z.B. Tanks und Bug- und Heckkörbe. Das nahm viel Zeit in Anspruch. Heute haben wir fast alle Details im Computer gezeichnet. Was im nächsten Schritt bedeutet, dass die Teile mit großer Präzision CNC-gefräst werden können. Das spart viel Zeit für die Holzarbeiten und verursacht minimalen Verschnitt. Darauf hinaus gibt es heute Konstruktionszeichnungen für das Meiste, so etwas hat früher völlig gefehlt.

Lars Alexandersson kombinierte geschickt seine Fähigkeiten in Bootsbau und Organisation. Er hatte immer im Fokus, dass die Zeiten eingehalten werden. Er war täglich in den Bauhallen unterwegs und prüfte, wie es zeitlich bei wichtigen Stationen wie Holzarbeiten und Technik im Vergleich zur Produktionsplanung steht.

-Die heutigen Boote sind etwas schneller zu bauen. Die Zeitsparnis in der Produktion wird jedoch für die



Lars Alexandersson

Montage aller fortschrittlichen Geräte aufgewendet. Die Boote sind komplexer als zuvor, da viel Elektronik und einige fortschrittliche Zusatzausrüstung installiert werden müssen. Qualifizierte Motor- und Elektrotechniker werden zunehmend benötigt.

-Ich gebe gerne zu, dass es wunderbar ist, zu sehen, wie eine Yacht zu Wasser gelassen wird. "Du solltest niemals zufrieden sein", lautet mein Motto. Für mich war es sehr spannend, Verantwortung für den Alltag zu haben, an der Entwicklung neuer Modelle beteiligt zu sein und auch Personalverantwortung zu übernehmen. Ich hatte einen sehr interessanten Job in einem sehr interessanten Unternehmen.

Peter Abrahamsson ist der Nachfolger

Nachfolger von Lars ist Peter Abrahamsson, geboren 1969. Er fing am 3. Juni 1987 auf der Werft an.

-Davor habe ich die Bootsbauerschule auf Östrabo in Uddevalla besucht.-Du bist einen Tag pro Woche zur Schule gegangen und vier Tage die Woche war Praxis in der Werft angesagt. Ich erinnere mich, dass am 3. Juni der letzte Schultag am Morgen endete und ich am Nachmittag desselben Tages auf der Werft anfing zu arbeiten. Davor habe ich zwei Sommer auf der Werft gearbeitet.

-Ich habe 1986 mit 16 Jahren mit dem Verlegen von Teakholzdecks begonnen. Dann habe ich mit der Innenmontage bei der 42E weiter gemacht. Danach war ich Einrichtungstischler. November 2005 wurde ich Arbeitsleiter. Einige Zeit war ich auch für den Einkauf verantwortlich. Ich war an der Installation einer Lackierstraße beteiligt und für den Betrieb dort verantwortlich.

Peter hat im Laufe der Jahre eine solide und umfassende Erfahrung aufgebaut und unter anderem an verschiedenen Ausbildungen in Personalführung teilgenommen.

Peter hat für kurze Zeit bei einer anderen Bootswerft gearbeitet, die es heute nicht mehr gibt. Er war auch als Produktionsleiter auf einer Werft tätig, die Berufsschiffe für staatliche Käufer, Unternehmen und die Seenotrettung baut.

-Ich war zum Beispiel für den Bau des Rettungskreuzers "Mai Rassy" verantwortlich, obwohl wir damals während des Baus nicht wussten, dass Familie Rassy Donator war und wie das Schiff heißen würde. Ich fühle mich hier bei Hallberg-Rassy am wohlsten, es ist eine andere und bessere Ordnung und ein anderer Glaube an die Zukunft als anderswo, wo ich gearbeitet habe.



Lars går i pension efter 48 år

För Lars Alexandersson var det naturligt att börja på Hallberg-Rassy Varv. Pappa och hans bror hade båtbyggeri på Orust och som pojke var Lars ofta där och lärde sig att vara noggrann. De egenskaperna har lett till en lyckad bana på Hallberg-Rassy, där han stevvis sedan 1972 har gått från att lägga teakdäck, via inredningssnickeri till att fram till nu ansvara för hela produktionen.

Redan i Kungsviken hos Christoph Rassy började Lars Alexandersson sin bana. Året var 1972 och de båda varven Hallberg och Rassy hade blivit ett. Men när Lars kom till Kungsviken för sin första arbetsdag visste man inte att han skulle börja och fick veta att varvet höll på att flytta till Ellös. Där tog verkmästare Sven Nyström emot.

- Att komma till Ellös och se produktionen av Rasmus, P28, Mistress och Mistral kändes stort. Jag var 19 år, fylld av förväntningar och fick börja med teakdäck, gå med en rutinerad man och lära mig. Rasmus hade inte teakdäck på den tiden och P 28 fick teakdäck först på slutet. Tricket i jobbet var att välja ribbor med rätt ådring och lägga dem så att de turade väl utmed skandäck, mittfisken och ramträet.

Efter ett par år övergick Lars till att snickra inredningar, en specialitet med status på ett varv. Likvälville han efter åtta år prova annat och skaffade sig en formell utbildning, vilket betydde trädteknisk linje på högskola. Efter det blev lusten efter att få bygga båtar snart stor igen och ett nytt jobb på Hallberg-Rassy blev resultatet.

- Det var bra tider och mycket att stå i på varvet i Ellös. En söndag i november 1989 ringde Christoph hem och ville att jag skulle infinna sig på hans kontor på måndag morgon klockan sju. Jag hade nyss börjat igen på varvet och undrade förstas vad jag hade gjort för fel. Men han frågade om jag ville bli arbetsledare för 36:an. Varvet hade hela 50 exemplar i beställning och behövde någon som kunde se till att produktionen fungerade så att båtarna kunde levereras i tid.

- Att han bad just mig bli byggbas, berodde på att han hade hyrt in folk, bland annat Benny Martinsson, som just hade startat upp byggnationen av Nord West motorbåtar. Christoph frågade om han visste någon som kunde vara arbetsledare på 36:an. Varpå han ska ha svarat: Ni har ju Lars! Benny kände till mig från att vi hade jobbat tillsammans tidigare på Hallberg-Rassy och att jag utbildat mig.

- "Så många beställningar kommer ni inte att klara" fick vi höra och vid jul var jag nervös. Vi hade bara fått fram fem exemplar, hade 45 kvar att bygga till semestern det året. Det var mycket, men det gick, alla båtar blev klara på utsatt tid, berättar Lars med viss stolthet.

Det var ett stort steg för Lars som 35-åring att på den tiden ta så stort ansvar.

- Men det gick bra, jag var med om att införa

sprutlackning av inredningsdetaljerna, vilket gav mycket bättre ytfinish och dessutom en väsentligt bättre arbetsmiljö, jämfört med det gamla sättet att slipa och handlacka nere i båtarna. Med hjälp av det nya snabbare sättet att få inredningsdetaljerna klara för montering slapp man vänta på att lacken skulle torka. Vi kunde öka takten och hålla de utlovade leveranstiderna, ett heligt löfte för Christoph som tryckte på, han ville ha fram 36:orna. Samtidigt hade 45:an just börjat produceras, 49:an byggdes, 42E, 352:an, 312:an, 29:an och 94 Kutter...

- 36:an var ur produktionssynpunkt en föregångare, när det gällde sättet att bygga Hallberg-Rassybåtar. Att klara av så många byggen gick genom att man gjorde en hel del förändringar i produktionsupplägget, som senare infördes på övriga modeller. Dessutom var det viktigt att man kände sin personals olika styrkor och kunde placera dem enligt principen "rätt man på rätt plats". Personalen känner för båtarna och har en mycket stor yrkesstolthet. Det sista blev uppenbart när vi behövde återanställa efter den stora nedgången på marknaden 2009, då var det många som svarade ja, trots att de startat eget eller hade skaffat andra jobb.

- Om jag ska peka på skillnader i produktionen idag mot hur det var när jag började 1989, är att det behövs få, om ens några ändringar på nya modeller numera. Förr fick vi malla allt, både inredning, tankar och pulpitar m m, men det blev ändå en hel del passning av inredningen på plats, som tog tid. Idag har vi nästan alla detaljer ritade i datorn. Vilket i nästa steg gör att delarna kan cnc-tillverkas med stor precision, det spar mycket tid för inredningssnickarna och ger minimalt spill. Dessutom finns idag riktiga byggritningar, vilket helt saknades tidigare.

Lars Alexandersson har dock ingalunda lagt båtbyggarkunskaperna bakom sig. Ända tills pensioneringen har han haft i sig att tider ska hållas och för den skull har han gjort dagliga avstämningar ute i bygghallarna och sett hur man ligger till med nyckelstationer som snickeri, motor och el.

- Dagens båtar går lite fortare att bygga. Men tidsvinsterna i produktionen går åt för att montera all avancerad utrustning. Båtarna är mer komplexa än förr med mycket elektronik och åtskillig avancerad extrautrustning som ska monteras. Duktiga motor- och eltekniker behövs allt mer.

- Jag medger gärna att det är härligt att se en båt gå i sjön. "Man ska aldrig vara nöjd", är mitt motto. För min del har det varit väldigt stimulerande att ha ansvar både för det löpande, vara med att ta fram nya modeller och ha personalansvar. Jag har haft ett väldigt intressant jobb på ett väldigt intressant företag.

Lars efterträds av Peter Abrahamsson

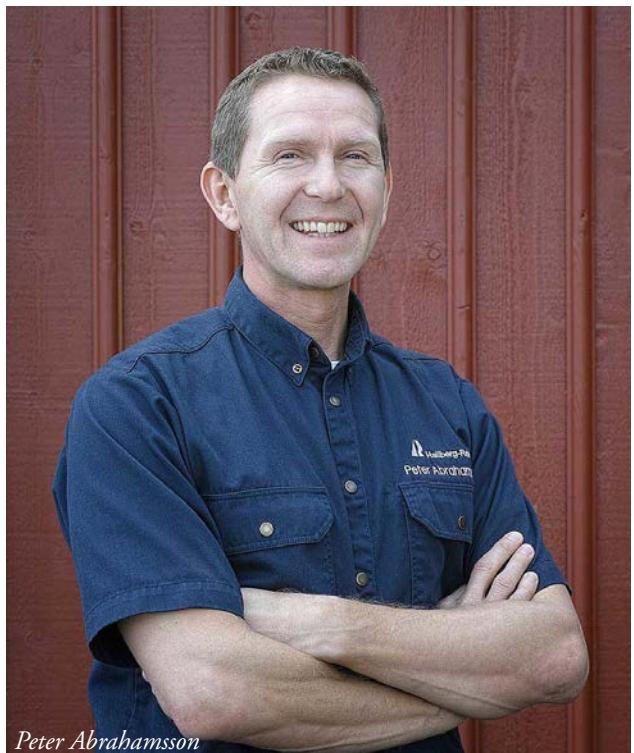
Lars efterträds av Peter Abrahamsson, född 1969, och som började på varvet den 3 juni 1987.



–Innan dess gick jag båtbyggarkolan på Östrabo i Uddevalla. Man gick en dag i skolan och praktiserade på varvet fyra dagar i veckan. Den 3 juni minns jag att det var sista dagen i skolan med avslutning på förmiddagen och jag började jobba på varvet på eftermiddagen samma dag. Innan dess sommarjobbade jag två somrar på varvet.

Jag började med teakdäcksläggning när jag var 16 år 1986. Sedan jobbade jag med invändig montering på 42E. Därefter var jag inredningssnickare. Jag blev arbetsledare i november 2005. Jag har även ansvarat för inköpet på varvet en tid. Jag har varit med och installerat en lacklina och ansvarat för driften där.

Peter har byggt på sig en gedigen och bred erfarenhet genom åren och bland annat gått olika ledarskapsutbildningar. En kort period har Peter jobbat på ett annat båtbyggeri som inte finns kvar idag och även arbetat som produktionsansvarig på ett varv som bygger nyttobåtar för statliga köpare, företag och sjöräddning. *Jag ansvarade till exempel för bygget av sjöräddningskryssaren Mai Rassy, men att det var familjen Rassy som var donatorn och vad fartyget skulle heta, det visste vi inte då under det byggets gång. Bäst trivs jag här på Hallberg-Rassy, det är en annan ordning och reda och framtidstro här än någon annanstans jag arbetat.*



Continuous improvements for model year 2022

- All models: New type of led ceiling lights
- All models where electric Furlex is ordered: Two speeds available; normal furling speed and double
- All models: The locker doors in the heads are now clear varnish wood, as it has been on the

Hallberg-Rassy 50 from the start

- All models: New Corian countertop colour for galley and head
- Hallberg-Rassy 40C: Tank volumes in liters stated on the panel where tank level indicators are, as is already the case on larger boats



Clear varnish wooden doors to lockers in the heads



LEWMAR SAILING SOLUTIONS

Since its inception in a small workshop over 65 years ago, Lewmar has been regarded as one of the world's leading marine equipment manufacturers. Lewmar's product portfolio includes hardware, windlasses, anchors, bow thrusters, steering, hatches & portlights and the introduction of a glass division in recent years

Lewmar shares the key values with Hallberg-Rassy brand of reliability and excellent service and as such we supply most deck equipment to Hallberg-Rassy yachts including Winch, Windlass, Anchors, Thrusters, Hatch & Portlight, Hardware and Steering. Lewmar is proud to partner with a company which pours the same ideals of performance and quality into its yachts as Lewmar does into its products.





Investment in a new sanding machine



Hallberg-Rassy has installed a new advanced sanding machine in the varnishing department. The new unit replaces an older generation machine. The new robot works both more flexible and faster. There are small wings with sandpaper and brushes to automatically sand around all corners and edges and make the wooden parts dust-free before they go on by belt into the spray varnishing machine. The new robot is able to sand more shapes and larger sizes of pieces of wood and delivers a better sanding result than the old one. The work is more efficient and takes half the time compared to a previous sanding machine. In addition, we get a better working environment due to significantly lower noise levels. Energy consumption is also clearly lower. The investment is around 120 000 EUR.

Investition in neue Schleifmaschine

Hallberg-Rassy hat in der Lackierabteilung eine neue fortschrittliche Schleifmaschine installiert. Die neue Maschine ersetzt eine der älteren Generation. Die neue Anlage arbeitet flexibler und schneller. Es gibt kleine Flügel mit Schleifpapier und Bürsten, die automatisch um alle Ecken und Kanten schleifen und die Holzteile staubfrei machen, bevor sie mit einem Band in die Sprühlackiermaschine gelangen. Die neue Maschine kann mehr Formen und größere Holzstücke schleifen und liefert ein besseres Schleifergebnis als die alte. Das Schleifen ist effizienter und arbeitet im Vergleich zu der früheren Schleifmaschine doppelt so schnell. Darüber hinaus erhalten wir eine bessere Arbeitsumgebung durch deutlich niedrigere Geräuschpegel. Der Energieverbrauch ist ebenfalls deutlich geringer. Die Investition beläuft sich auf rund 120 TEUR.



Investering i ny putsmaskin

Hallberg-Rassy har installerat en ny avancerad putsmaskin på lackavdelningen. Den nya maskinen ersätter en maskin av äldre generation. Den nya maskinen arbetar både flexiblare och snabbare. Det finns små vingar med slippapper och borstar för att automatiskt slipa runt alla hörn och kanter samt göra trädelarna dammfria innan de går vidare per band in i sprutlackeringsautomaten. Den nya maskinen klarar att putsa fler former och större storlekar av träditar och levererar ett bättre putsresultat än den gamla. Putsningen är effektivare och går på halva tiden mot tidigare putsmaskin. Dessutom får man en bättre arbetsmiljö på grund av betydligt lägre ljudnivå. Energiåtgången är också klart lägre. Investeringen ligger på omkring 1,2 MSEK.



"I am convinced that Elvstrøm Sails is the leading sail maker in furling designs."

Magnus Rassy

When every moment counts

elvstromsails.com

The colour of
your dream!



ELVSTRØM
SAILS



Major leap for effortless performance



Hallberg-Rassy, Seldén Mast and Elvstrøm Sails are tweaking the concept of cruising by blending it with a great deal of performance.

Hallberg-Rassy has delivered boats with furling masts for over 35 years. Now a vast majority of new Hallberg-Rassy yachts are equipped with in-mast furling. On models from 50 foot and larger, a furling mast is even standard equipment. In the 90's when sailmakers developed sails with vertical battens and a positive roach, the reduction in sail area became less dramatic and furling masts were no longer that much of a compromise with the performance of the boat.

A production break-through now makes it possible for Seldén and Hallberg-Rassy to offer effortless performance. With carbon fiber furling masts designed for a furling mainsail with a big headboard and a full roach, the concept is now taken to a new dimension, and it is done in conjunction between Seldén Mast and Hallberg-Rassy who shares the same ambition of providing effortless sailhandling for the demanding sailor of a larger yacht. The first carbon furling mast from Seldén goes to the just launched all-new Hallberg-Rassy 50 and it comes with electric drive and a hydraulic outhaul for push button operation. New at Hallberg-Rassy is also a mast jack, giving hydraulic controlled rig tension not possible with just turnbuckles on a yacht of this size.

With carbon in-mast furling, a big headboard, vertical battens, a big roach, a headsail with vertical battens and additional sail area in the aft end, the sail area is no less than 25.5 m² larger than on the standard boat, keeping with the same I, J, P and E measures. Add to that new materials for the sail and added know how by the sail maker how to create really good furling sails who have an efficient shape and a long service life, and you take push button performance to a completely new level.

"- The bare carbon mast section is 39% lighter than cor-

responding aluminium section and this will reduce the heeling and the weather helm to a minimum and improve up-wind performance. The lighter mast also makes for less pitching and pumping in choppy and big seas and the whole set-up will give a richer over-all sailing experience" Magnus Rassy says.

"- Larger boats with small crews call for smart sail handling and we are constantly pushing our product development in that direction" says Seldén's CEO Peter Rönnbäck and continues; *"- The benefits of carbon fiber masts have been appreciated by racing sailors for decades so why wouldn't a cruising sailor be offered the same deal?"*

Rollmast aus Kohlefaser - großer Schritt für Knopfdrucksegeln

Hallberg-Rassy, Seldén Mast und Elvstrøm Sails haben den von Hallberg-Rassy eingetragenen und geschützten Begriff des Knopfdrucksegelns nochmal auf ein neues Niveau gehoben. Ein Rollmast aus Karbon bringt jetzt noch mehr Leistung bei einfacher Handhabung.

Hallberg-Rassy liefert seit 35 Jahren Yachten mit Rollmast aus. Heute ist das Rollmast-System die am häufigsten bestellte Mastlösung und bei Hallberg-Rassy-Yachten ab 50 Fuß gehört sie zur Standardausrüstung.

In den 90er Jahren kamen die ersten Rollgrosssegel mit Latten und positiver Achterliekrundung. Dadurch hatten die Rollgrosssegel die gleiche Fläche wie Standardgrosssegel. Neue heutige Kombinationen von Segelmaterien sind formstabil und langlebig. Kombiniert mit neuesten Kenntnissen im Segeldesign macht das Knopfdrucksegeln nochmal einen großen Schritt nach Vorne.

Mit einem Kohlefasermast, einem vertikal durchgelöteten Großsegel mit großem Kopfbrett und einer großen Achterlieksrundung, dazu ein Vorsegel mit stehenden Latten und extra Segelfläche achtern ist die Gesamtsegelfläche einer Hallberg-Rassy 50 ganze 25,5 m² grösser als die Standardsegelausführung. Und das bei unveränderten





rmance - Carbon furling mast

Riggmaßen I, J, P und E.

Die Hallberg-Rassy 50 Baunummer 001 wurde als erstes Boot überhaupt mit Seldéns neuem Rollmast in Karbon ausgerüstet. Die Yacht hat das Konzept Knopfdrucksegeln erneut weiterentwickelt: Außer einem elektrischen Rollmast, elektrischen Furlex, hydraulischen Ausholer, hydraulisch (per Knopfdruck) kontrollierter Fallspannung, Achterstag und Baumniederholer, ist erstmals bei Hallberg-Rassy auch ein Mastjack verbaut worden. Ein Mastjack hebt den Mast hydraulisch, um Riggspannung zu erzeugen. Diese Spannung ist mit Wантenspannern bei dieser Bootsgröße nicht erreichbar.

"Das Mastprofil des Karbon-Rollmastes ist 39% leichter als das des Aluminium-Rollmastes. In Kombination mit einem Kohlefaser-Baum und -Salinge ergibt das weniger Krängung, weniger Ruderdruck und optimierte Eigenschaften hoch am Wind. Der leichtere Mast bedeutet auch weniger Roll- und Pumpeffekt in grobem Seegang. Das Gesamtkonzept bietet Fahrtensegeln einfach noch mehr Freude am Segeln," sagt Magnus Rassy.

"Größere Yachten mit kleiner Besatzung brauchen clevere Segelhandhabung. Wir bemühen uns stets in unserer Produktentwicklung, dies weiter zu verbessern", meint Peter Rönnbäck, Geschäftsführer bei Seldén Mast, und sagt weiter: "Die Vorteile mit Masten in Kohlefaser wurden seit Jahrzehnten von Regattasegeln geschätzt. Dies wird nun auch für Fahrtensegler zugänglich".

Stort steg för Knappsegling med prestanda – rullmast i kolfiber



Hallberg-Rassy, Seldén Mast och Elvstrøm Sails har uppgraderat begreppet Knappsegling, som är inregistrerat varumärke för Hallberg-Rassy, genom att blanda lättanteriorlig cruising med en rejäl dos prestanda.

Hallberg-Rassy har byggt båtar med rullmaster i 35 år. Idag är rullmast det med bred marginal vanligaste

riggalternativet på Hallberg-Rassybåtar, och till och med standardutrustning från 50 fot och uppåt.

På 1990-talet kom rullstorsegel med latorr och positiv akterliksrunda och skillnaden i segelyta mot traditionell mast blev obefintlig.

Med rullmast i kolfiber med en stor skädda i toppen, vertikala latorr och rejäl akterliksrunda, ett försegel med stående latorr och extra segelyta akterut, är seglytan idag till och med hela 25,5 m² större än i standardutförande på en Hallberg-Rassy 50, och det med oförändrade segelmått I, J, P och E. Därtill har nya segelmateriel i formstabil och långlivad Technora och ny designkunskap hos segelmakaren tagit prestandan för Knappsegling, lättanteriorlig cruisingsegling, till en helt ny nivå.

"Mastprofilen för en rullmast i kolfiber är 39% lättare än motsvarande i aluminium. Därtill är även bommen och spridarna i kolfiber. Detta ger mindre krängning, mindre rodertryck och vässade kryssegenskaper. Den lättare masten ger också mindre pendlings- och pumpningseffekt i gropig sjö och hela det här konceptet ger förhöjd seglingsglädje" säger Magnus Rassy.

Seldéns första rullmast i kolfiber gick till Hallberg-Rassy 50 nr 001. Båten har elektrisk rullmast, elektrisk Furlex, hydrauliskt uthal och hydrauliskt mastjack. Mastjack är en slags domkraft under mastfoten, för att skapa en riggspänning man aldrig annars kan uppnå för den här båtstorleken med bara vantskruvar. Även fallspänna, kick och akterstagssträckare kontrolleras hydrauliskt per knapptryck. Konceptet ger Knappsegling ytterligare en dimension.

"Större båtar med små besättningar behöver smart segelhantering och vi lägger ständig fokus på detta i vår produktutveckling", säger Peter Rönnbäck, VD på Seldén Mast, och fortsätter: "Fördelarna med master i kolfiber har uppskattats av racingsegelare i årtionden, detta blir nu tillgängligt även för cruisingsegelare."



Christoph Rassy receives

 Christoph Rassy has received the very honourable Lifetime Achievement Award at Boat Builder Awards 2020, arranged by Metstrade (Marine equipment trade show) and IBI (International Boat Industry) magazine.

The jury gives this prize to somebody who has "earned a significant impact on the boatbuilding business in his career, and is a great ambassador for boating and the love of boats".

The Boat Builder Awards is jointly organised by International Boat Industry IBI and Metstrade. It celebrates and rewards the outstanding business achievements of individuals and teams in the worldwide leisure boat and superyacht builders.

Christoph Rassy gewinnt "Lifetime Achievement Award"

 Christoph Rassy bekam bei der „Boat Builder Awards for Business Achievement 2020“ den sehr ehrenvollen Preis „Lifetime Achievement Award“, was in Deutsch etwa so viel wie „Ehrung für Lebenswerk“ heisst.

Die Jury sagt, dass dieser Preis an jemanden vergeben wird, der „in seiner Karriere einen erheblichen Einfluss auf den Bootsbau und die Branche gehabt hat“.

Die Auszeichnung wird gemeinschaftlich organi-

siert von der International Boat Industry IBI und der Metstrade. Sie wertet und prämiert besondere Leistungen von Firmen, Personen und Gruppen aus Schlüsselbereichen der Sportboot- und Superyachtindustrie.

Christoph Rassy tilldelades Lifetime Achievement Award

Christoph Rassy har tilldelats Lifetime Achievement Award i samband med Boat Builder Awards for Business Achievement 2020. Juryn delar ut detta mycket hedrande pris till någon som har haft "en betydande inverkan på båtbranschen under sin karriär, och är en god ambassadör för båtlivet".



Priset Boat Builder Awards samarrangeras av branschtidningen International Boat Industry IBI och branschtiltbehörsmässan Metstrade. Priset premierar framstående resultat inom affärsvärlden för individer och lag inom nyckelområden i båtbranschen, både fritidsbåtsbyggare och superyachtbyggare.

För den som vill veta mer om Christoph Rassys båtbyggarkarriär, rekommenderas varmt boken "Båtbyggaren Christoph Rassy" som kan köpas online: <http://shop.hallberg-rassy.com>



Lifetime Achievement Award



New book on long distance sailing in Irish Hallberg-Rassy 352

The book *Sailing Away* is written by A J McMahon from Ireland, who sailed his Hallberg-Rassy 352 Esperanza from 1988 solo across the Atlantic and back in 2018/19.

Sailing Away is an autobiographical account of one man's 13-months adventure, sailing across the Atlantic from Europe to the Caribbean and back, single-handed. It is a story of breaking away from the shackles of the office to work remotely from the boat. Breaking away temporarily from family and friends and embracing the isolation of the ocean.

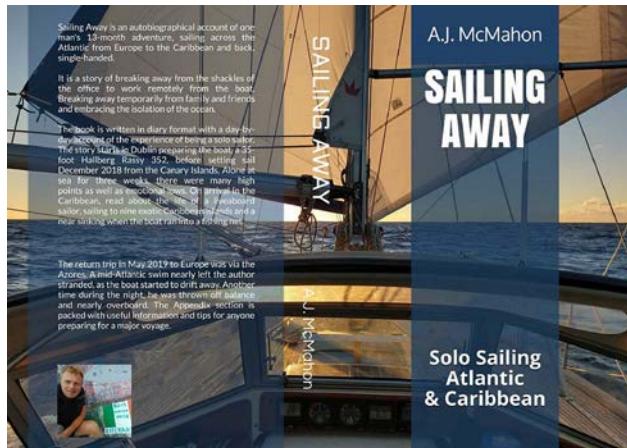
The book is written in diary format with a day-by-day account of the experience of being a solo sailor. The story starts in Dublin preparing the boat, a 35-foot Hallberg-Rassy 352, before setting sail December 2018 from the Canary Islands. Alone at sea for three weeks, there were many high points as well as emotional lows. On arrival in the Caribbean, read about the life of a liveaboard sailor, sailing to nine exotic Caribbean islands and a dramatic situation when the boat ran into a fishing net.

The return trip in May 2019 to Europe was via the Azores. A mid-Atlantic swim nearly left the author stranded, as the boat started to drift away. Another time during the night, he was thrown off balance and nearly overboard. The Appendix section is packed with useful information and tips for anyone preparing for a major voyage. This new book is available on Amazon.com

Neues Buch von irischem Blauwassersegler in Hallberg-Rassy 352

„Sailing Away“ wurde von A J McMahon aus Irland geschrieben, der mit seiner Hallberg-Rassy 352 „Esperanza“ von 1988 solo über den Atlantik gesegelt ist und 2018/19 zurückkehrte. „Sailing away“ ist ein autobiografisches Buch über einen Blauwassersegler, der alleine in 13 Monaten von Europa in die Karibik und zurück gesegelt ist. Dies ist eine Geschichte vom zeitbegrenzten Ausbrechen aus dem Alltag, Arbeiten von Bord aus, sich über eine lange Zeit von Familie und Freunden entsagen und über das Einsamsein draußen auf dem Meer. Das Buch ist wie ein Tagebuch geschrieben und fängt in Dublin mit der Vorbereitung des Bootes - eine 35 Fuss Hallberg-Rassy 352 - an. Im Dezember 2018 segelt der Autor von den Kanaren aus los. In den drei Wochen gibt es Tiefblicke in die Gefühlswelt mit Hoch- aber auch Tiefpunkten.

Nach der Ankunft in der Karibik kann man lesen, wie es einem einsamen Seebären ergeht, der an Bord lebt und es als Zuhause hat. Er segelt zu neun



exotischen Inseln und erzählt vom dramatischen Erlebnis, als das Schiff sich in einem Fischernetz verfängt. Zurück segelt er im Mai 2019 via den Azoren. Einmal treibt das Boot ab, als er draußen im Meer schwimmt und einmal wird er mitten in der Nacht fast über Bord gespült.

Im Anschluss des Buches gibt es viele nützliche Tipps für alle, die einen solchen Trip planen. Das neue Buch, auf Englisch, gibt es bei Amazon.com.

Ny bok om långfärdsssegling solo i irländsk Hallberg-Rassy 352

Boken *Sailing Away* är skriven på engelska av irländaren A J McMahon, som ensamseglade sin Hallberg-Rassy 352 Esperanza från 1988 över Atlanten och tillbaka 2018/19. *Sailing Away* är en självbiografisk bok om en mans 13-månaders äventyr att segla över Atlanten från Europa till Karibien och tillbaka, ensam. Det här är en historia om att bryta sig fri från vardagssysslorna och att arbeta på distans från båten. Att temporärt bryta med familj och vänner och vara ensam, isolerad ute på havet.

Boken är skriven i dagsboksformat med en berättelse dag-för-dag om hur det är att vara en ensamsegelare. Historien börjar i Dublin med att förbereda båten, en 35 fots Hallberg-Rassy 352. I december 2018 seglar författaren iväg från Kanarieöarna. Under tre veckor ute till havs fanns många höjdpunkter, såväl som känslomässiga nedgångar. Efter ankomsten i Karibien får man läsa om livet för en sjöman som har sin båt som sitt hem och seglar till nio exotiska karibiska öar och om dramatik efter att ha seglat in i ett fiskenät.

Tillbakaseglingen påbörjades i maj 2019 till Europa via Azorerna. Under en simtur ute på Atlanten lämnades nästan författaren ensam i havet efter att båten börjat driva iväg. Vid ett annat tillfälle, kastades han mitt i natten ur balans och föll nära på överbord. I bokens appendix finns mängder med nyttig information och tips för alla som planerar en längre segling.

Boken, som är på engelska, finns tillgänglig på Amazon.com





Franck Doudet and Patrick Lecomte of SMN

New Hallberg-Rassy importer for France – SMN



SMN (Société de Manutention Naval) in Port Grimaud on the French Mediterranean coast is the new Hallberg-Rassy importer for France.

SMN's experience in selling new boats and yacht maintenance is decades long. SMN has their own marina located in the Gulf of St Tropez with 35 employees, offering full service including woodwork, GRP work, rig work, technical installations, repairs, sales of used boats and more.

SMN is owned and managed by Patrick Lecomte and the Hallberg-Rassy sales is handled by Franck Doudet.

Patrick, Franck and their 33 colleagues at SMN are warmly welcomed to the Hallberg-Rassy family.

Neuer Hallberg-Rassy-Importeur für Frankreich - SMN



SMN (Société de Manutention Naval) in Port Grimaud an der französischen Mittelmeerküste ist der neue Hallberg-Rassy-Importeur für Frankreich.

SMN hat jahrzehntelange Erfahrung im Verkauf von Neubooten und Unterhaltsarbeiten. SMN verfügt über eine eigene Marina im Golf von St. Tropez mit 35 Mitarbeitern und bietet Full-Service inklusive Holzarbeiten, GFK-Arbeiten, Riggarbeiten, technische Installationen, Reparaturen, Verkauf von Gebrauchtyachten und mehr.

Besitzer und Geschäftsführer der SMN ist Patrick Lecomte. Den Verkauf von Hallberg-Rassy-Yachten

macht Franck Doudet.

Patrick, Franck und die 33 Kollegen von SMN sind herzlich willkommen in der Familie Hallberg-Rassy.

Ny Hallberg-Rassy-importör för Frankrike - SMN
SMN (Société de Manutention Naval) i Port Grimaud vid den franska Medelhavskusten är den nya Hallberg-Rassy-importören för Frankrike.

SMNs erfarenhet av att sälja nya båtar och tillhandahålla underhåll av båtar sträcker sig över årtionden. SMN har sin egen marina i St Tropezbukten med 35 anställda och erbjuder fullservice inklusive träarbete, arbeten i glasfiberarmerad plast, riggarbeten, tekniska installationer, reparationer, försäljning av begagnade båtar, med mera.

SMN ägs och leds av Patrick Lecomte. Försäljningen av Hallberg-Rassybåtar hanteras av Franck Doudet.

Patrick, Franck och deras 33 kollegor på SMN hälsas varmt välkomna till Hallberg-Rassy-familjen.

SMN - Chantier Naval

Rue de la Giscle
FR-83310 Port Grimaud
France
Tel + 33 (0) 494 56 02 25
vente@smn-port-grimaud.fr
www.smn-port-grimaud.fr





The new Hallb

World premiere at Open Yard /



The new Hallberg-Rassy 400 is an aft cockpit boat with twin helms, a modern and efficient hull shape with twin rudders and an easy to handle rig. The interior offers the option of one or two aft cabins, one or two heads, classic mahogany or bright European oak interior. After the center cockpit 40C, the aft cockpit 400 is the second new 40 footer from Hallberg-Rassy in a short time. The first boat will be presented at Scandinavia's largest sailboat show, the Open Yard Ellös, Orust, 27-30 August 2021.

Large aft cockpit

The cockpit is large. The twin helms make it easy to move in the cockpit. There is ample space on the

pedestal tops for buttons and displays. The coaming is wide enough to offer flexibility for seating on top of the coaming or at bench level, with the benefit of the side protection by the coaming. The telltails of the headsail are easy to see from the helmsman's position. There is a fixed high gloss varnished wood table available. Control lines are lead in a concealed way to the cockpit coamings, allowing electric winches, without taking up any interior space. There are bins for excess ropes so the cockpit is always clean and tidy. The main sheet track is conveniently located in front of the Hallberg-Rassy typical wind screen. There is a fold-out swim platform available. Cockpit length and deck locker storage is larger than on the 412.



Hallberg-Rassy 400

Öppet Varv 27-30 August 2021

Flexible interior layout

Although she is "just" 40 ft, she offers one or two heads, and two or three sleeping cabins. The forward cabin may be ordered in three different layouts:

- For the first time with an aft cockpit Hallberg-Rassy: An Owner's Cabin in the bow, with center line bed and en-suite toilet with acrylic glass shower doors
- Double bed with toilet, shower with acrylic glass doors and space for a washing machine,
or
- Double cabin without own toilet, with extra locker space

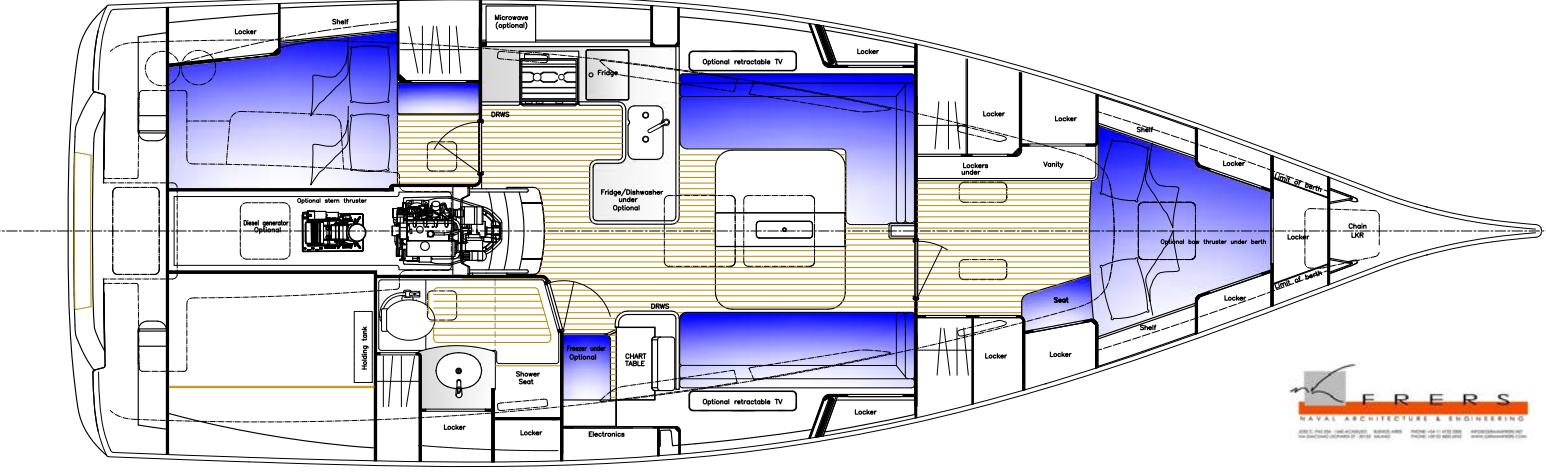
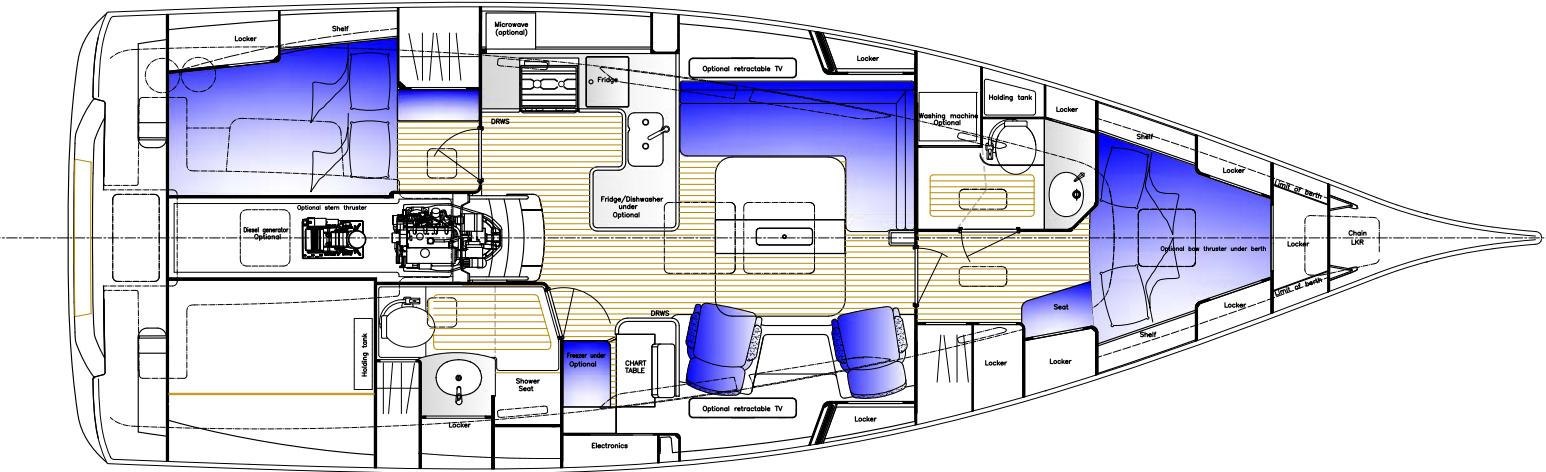
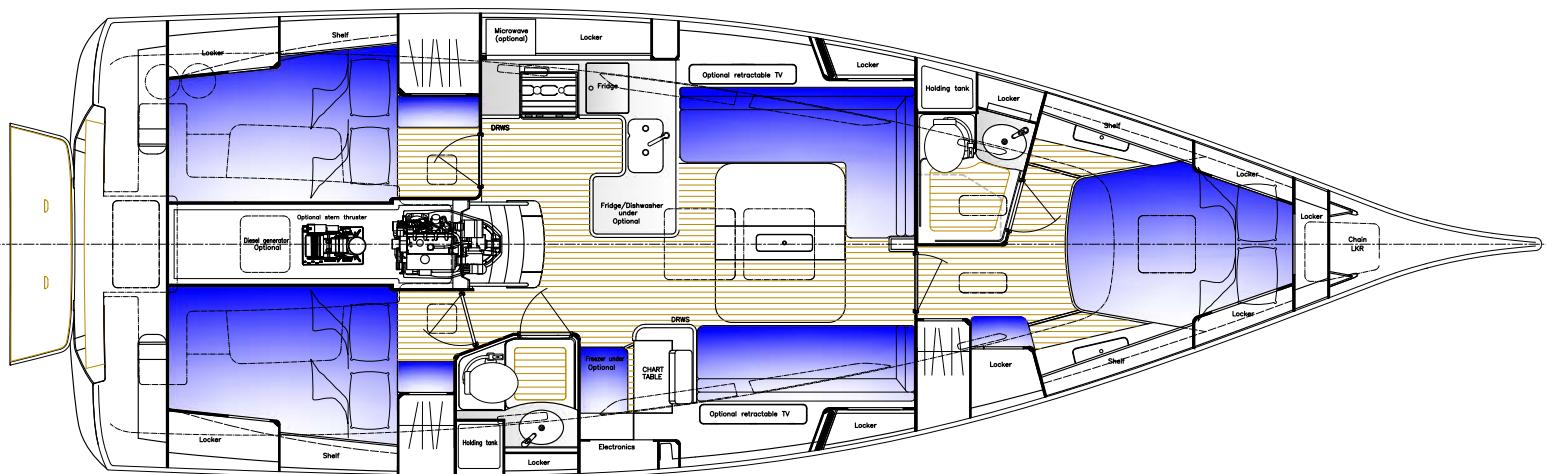
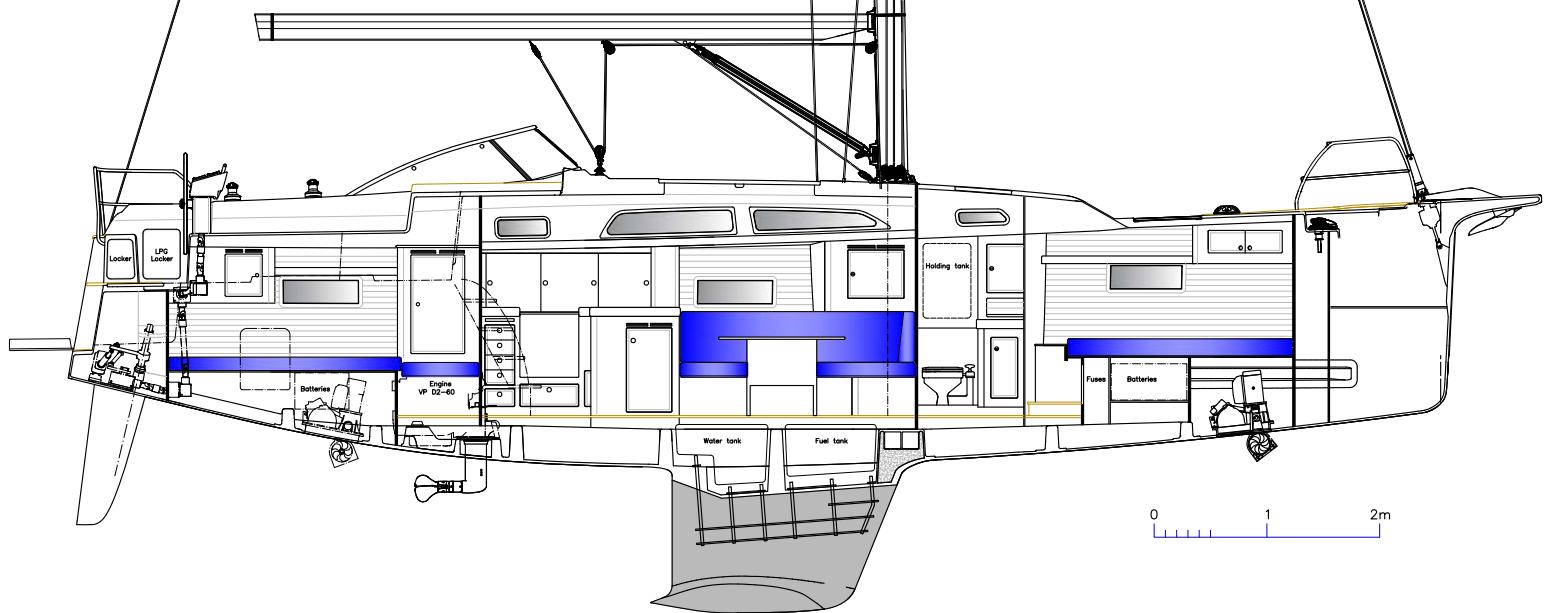
The saloon is available with L sofa and settees or L sofa and armchairs. For the first time with an aft cockpit

Hallberg-Rassy, the washboard for the entrance is available with gas springs. If there is a single aft cabin, the starboard side settee is extra long. There is either a single aft cabin with large head with separate shower, or twin aft cabins, still with an aft head.

Easy to handle sail plan

The rig is modern and easy to handle. The headsail is only slightly overlapping and easy to tack and there is a self tacking option too. The bowsprit is elegantly integrated with the hull and deck as standard, not an afterthought. The bowsprit is an excellent tack point for a gennaker, a mount for a bow ladder with platform and stowage for an Ultra bow anchor.

Continued on next page



Comfort options

Comfort equipment is available, such as bow- and stern thrusters, and this may be combined with a generator. There are other comfort options such as washing machine, dish washer, or an extra fridge and freezer. Air conditioner and watermaker are also possible.

Neuestes Achtercockpitmodell von Hallberg-Rassy



Die neue Hallberg-Rassy 400 ist ein Achtercockpit-modell mit doppelten Steuerständen, einer modernen und effizienten Rumpfform mit Doppelrudern und einem einfach handzuhabenden Rigg. Der Innenraum bietet die Wahl zwischen einer oder zwei Achterkabinen, einem oder zwei WC-Räumen, klassischem Mahagoni oder hellem Interieur aus europäischer Eiche. Nach der Mittelcockpit 40C ist die 400 mit Achtercockpit in kurzer Zeit das zweite neue 40-Fußmodell von Hallberg-Rassy. Das erste Exemplar wird vom 27. bis 30. August 2021 auf der größten Segelbootsmesse Skandinaviens, Offene Werft in Ellös, auf der Insel Orust, vorgestellt.

Grosses Achtercockpit

Die Bewegungsfreiheit ist durch die zwei Steuerstände groß. Es gibt reichlich Platz für Knöpfe und Displays und die Windfäden vom Vorsegel sind vom Steuermannsplatz leicht zu sehen. Die Cockpitsüls sind ausreichend breit, um darauf sitzen zu können und genügend hoch, um als seitlicher Schutz vor Wind zu dienen. Ein fester hochglanzlackierter Holztisch ist möglich. Die Kontrollleinen werden verborgen zu den Cockpitsüls geführt, wodurch elektrische Winchen ermöglicht werden, ohne dafür Innenraum verloren gehen zu lassen. Es gibt Staufächer für überschüssige Leinen, so dass das Cockpit immer sauber und aufgeräumt ist. Die Grossschotführung befindet sich aus dem Weg vor der Hallberg-Rassystischen Windschutzscheibe. Es gibt eine ausklappbare Badeplattform. Das Cockpit ist länger und die Backskisten sind grösser als bei der 412.

Flexible Einrichtungslösungen

Obwohl diese Yacht "nur" 40 Fuss lang ist, bietet sie ein oder zwei Toilettenräume, und zwei oder drei Schlafkabinen. Die vordere Kabine kann in drei verschiedenen Layouts bestellt werden:

- Zum ersten Mal bei einer Achtercockpit-Hallberg-Rassy: Eine Eignerakabine vorne, mit extra breiter Mittelkoje mit eigenem Toilettenraum mit Acrylglasschüren,
- Doppelbett mit Toilettenraum, Dusche mit Acrylglastüren und Platz für eine Waschmaschine, oder

- Kabine mit Doppelbett ohne eigene Toilette, mit extra Stauraum

Der Salon ist mit zwei Sofas oder L-Sofa und Sesseln erhältlich. Zum ersten Mal bei einer Achtercockpit-Hallberg-Rassy wird das Steckschott auf Gasdruckfedern angeboten. Wenn es eine Achterkabine gibt, ist das Steuerbordsofa extra lang. Achtern gibt es entweder eine einzelne Achterkabine mit großem WC-Raum mit separater Dusche oder zwei Achterkabinen, auch mit WC-Raum.

Einfach handzuhabener Segelplan

Das Rigg ist modern und einfach handzuhaben. Das Vorsegel ist nur wenig überlappend und macht die Wende einfach. Es gibt eine Selbstwendeoption. Das Bugsriet ist serienmäßig und elegant in den Rumpf und Deck integriert und nicht nachträglich montiert. Das Bugsriet erleichtert den Gebrauch eines Genaker, einer Bugleiter mit Plattform und eines Ultra Bugankers.

Komfortmöglichkeiten

Komfortausrüstung wie Bug- und Heckstrahlruder sind verfügbar und können mit einem 230 V Generator kombiniert werden. Es gibt andere Komfortoptionen wie Waschmaschine, Geschirrspüler oder einen zusätzlichen Kühlschrank und Tiefkühler. Klimaanlage und Entsalzungsanlagen sind ebenfalls möglich.

Nyaste aktersittbrunns-modellen från Hallberg-Rassy



Nya Hallberg-Rassy 400 är en aktersittbrunnsmodell med dubbla rattar, en modern och effektiv skrovform med dubbla roder och en lättanterlig rigg. Interiören erbjuder val mellan en eller två akterkabiner, ett eller två toalettutrymmen, klassisk inredning i mahogny eller ljus europeisk ek. Efter mittsittbrunnsmodellen 40C är 400 med aktersittbrunn den andra nya 40-fotsmodellen från Hallberg-Rassy på kort tid. Det första exemplet presenteras 27-30 augusti 2021 på Skandinaviens största segelbåtmässa, Öppet Varv i Ellös, på ön Orust.

Stor aktersittbrunn

Rörelsefriheten är stor tack vare de två styrpiedestalerna. Det finns gott om plats för knappar och skärmar och telltaisen i förseglet är lätt att se för rörsman. Sittbrunnsargarnas topp är breda nog att erbjuda flexibilitet att sitta antingen uppe på sargent eller nere på sittytan, med högt sidostöd av sargent. Ett fast, högglansslackat träbord är möjligt. Kontroll-linorna leds dolda till sittbrunnsargarna, vilket möjliggör elektriska vinschar utan att förlora något inredningsutrymme. Det finns förvaringsfack för överflödiga linor så att sittbrunnen alltid är ren och snygg. Storskotssystemet

är placerat ur vägen framför den Hallberg-Rassytypiska vindrutan. Det finns en utfällbar badplattform. Sitt-brunnen är längre och stuvutrymmen på däck är större än på 412.

Flexibla inredningslösningar

Trots att båten "bara" är på 40 fot, kan man välja en eller två toaletter, och två eller tre sovkabiner. Den främre kabinen kan beställas i tre olika layouter:

- För första gången på en aktersittbrunns-Hallberg-Rassy: Ägarkabin i fören med extra bred centerkoj med eget toalettutrymme med dusch med akrylglasdörrar,
- Dubbel-v-koj med toalettutrymme, med dusch med akrylglasdörrar och plats för tvättmaskin, eller,
- Förkabin med dubbel-v-koj utan egen toalett men extra mycket stuvutrymme och svängrum

Salongen finns med två soffor eller en L-soffa och fätöljer. Om man väljer en akterhytt är styrbordssoffan i salongen extra lång. För första gången på en aktersittbrunns-Hallberg-Rassy erbjuds nedgångsstickskotten på gasfjädrar. Akterut finns antingen en

akterkabin med ett stort toalettutrymme med separat dusch, eller två akterkabiner, även då med separat toalettutrymme.

Lätthanterlig segelplan

Riggen är modern och lätthanterlig. Förseglet överlappar bara något och gör det lätt att slå. Det finns ett alternativ med självslående fock. Bogsprötet är elegant integrerat i skrovet och däcket som standard och är inte eftermonterat. Bogsprötet gör det lättare att använda en gennaker, en stävstege med plattform och ett stävankare från Ultra.

Komfortmöjligheter

Komfortutrustning som bog- och akterpropeller med dockningsfunktion finns att tillgå och det kan kombineras med ett 230 V elverk. Det finns andra bekvämlighetsalternativ som tvättmaskin, diskmaskin eller ett extra kylskåp och frys. Luftkonditionering och avsaltningssanläggning är också möjliga.

Världspremiär på Öppet Varv

Se nya Hallberg-Rassy 400 i fullt färdigt skick på Skandinaviens största segelbåtmässa Öppet Varv, Ellös, Orust, den 27-30 augusti 2021.



Sten retired after 53 years and 5 months



After 53 years and five months of skillful and faithful work within the Hallberg-Rassy group, Sten Olsson (left) has retired.



Nach 53 Jahren und 5 Monaten hervorragender Arbeit bei der Hallberg-Rassygruppe, ging Sten Olsson (links) in Rente.



Efter 53 år och fem månader i koncernen med förtjänstfullt och yrkesskickligt arbetande gick Sten Olsson (till vänster) i pension.

+44 (0) 151 342 1001
pyd@pydww.com
www.pydww.com

Further Faster Safer... Since 1995



pyd
PROFESSIONAL YACHT DELIVERIES



Tel: +44 (0) 1539 552130 Email: pyd@pydww.com
Web: www.pydww.com






Hallberg-Rassy successful in the World ARC

 Hallberg-Rassy is very successful in the latest World ARC, a rally around the world. Not only is Hallberg-Rassy by far the most prolific brand among the participating boats; 30 % of all the keel boats taking part are Hallberg-Rassys. Hallberg-Rassy is also the brand that wins most of the legs. The Hallberg-Rassy 53 "Ariel" from Italy has won her category in all the three first legs of World ARC, and a further Hallberg-Rassy 53 "Saorsa" taking top positions in the result lists.

A warm congratulation to the winning crew of "Ariel".

Hallberg-Rassy erfolgreich in World ARC

 Hallberg-Rassy ist sehr erfolgreich in der neuesten World ARC, eine Rally um die Welt. Es ist nicht nur so, dass Hallberg-Rassy bei Weitem die häufigste Marke ist; 30 % aller teilnehmenden Kielboote sind Hallberg-Rassys. Dazu ist auch Hallberg-Rassy die Marke, die am meisten Teilgewinne erreicht hat. Die italienische

Hallberg-Rassy 53 "Ariel" hat bereits sämtliche der drei ersten Klassenetappen in der World ARC gewonnen. Dazu hat eine weitere Hallberg-Rassy 53 "Saorsa" Topplatzierungen erreicht.

Herzlichen Glückwunsch an die siegende Besatzung der "Ariel".

Hallberg-Rassy framgångsrik i World ARC

Hallberg-Rassy är väldigt framgångsrikt i det senaste World ARC, ett rally som seglar runt jorden. Dels är Hallberg-Rassy med bred marginal det vanligaste märket med 30 % av alla deltagande kölbåtar. Dels är Hallberg-Rassy också det märke som vunnit flest delsegrar. Italienska Hallberg-Rassy 53:an "Ariel" har vunnit klasser i samtliga tre delsträckor hittills i World ARC, och ytterligare en Hallberg-Rassy 53 "Saorsa" har vunnit pallplatser.

Ett stort gratis till vinnande besättningen ombord på "Ariel"



A QUESTION OF RELIABILITY



Sailing is about the forces of nature, and all the equipment and knowledge that you rely on to catch the best winds. However, it's also about knowing that you can rely on your engine, anytime you might need it. Volvo Penta – exclusive engine supplier to Hallberg-Rassy. WWW.VOLVOPENTA.COM

**VOLVO
PENTA**



Julia Steiner-Müller

New generation at the helm of Hallberg-Rassy's Swiss dealership

 There is a change of generation in the dealership for Hallberg-Rassy in Switzerland. Now the second generation, Julia Steiner-Müller, is heading Bootswerft Rolf Müller AG, located at Lake Constance. Until now over 500 new Hallberg-Rassy yachts have been sold by Bootswerft Rolf Müller AG, mainly to the Swiss lakes and to the Mediterranean area. When Julia's father Rolf Müller started selling Hallberg built boats 51 years ago, in 1970, at the age of 21, there was no Hallberg-Rassy, but a Hallberg boatyard and a Rassy boatyard. Rolf started selling Harry Hallberg's legendary Mistral 33, with mahogany superstructure and GRP hull. In 1972 the Hallberg yard was merged with the Rassy yard and the name Hallberg-Rassy was created. Julia has worked several years in the company and now heads it. Her husband Martin Steiner is responsible for the work shop. The company has 6 employees and winter storage for no less than 80 yachts of which a vast majority, 60, are Hallberg-Rassys. The yard also offers summer storage, repairs, refits, upgrades and sells power boats as well.

Neue Generation an der Spitze des Schweizer Hallberg-Rassy-Vertreters

 Es gibt einen Generationswechsel beim Schweizer Hallberg-Rassy-Vertreter. Jetzt leitet die zweite Generation, Julia Steiner-Müller, die Bootswerft Rolf Müller AG am Bodensee. Bisher wurde von Bootswerft Rolf Müller AG über 500 neue Hallberg-Rassy-Yachten verkauft, hauptsächlich an die Schweizer Seen und in den Mittelmeerraum. Als Julias Vater Rolf Müller vor 51 Jahren 1970, im Alter von 21 Jahren, mit dem Verkauf von Harry Hallberg gebauten Booten begann, gab es noch nicht den Namen Hallberg-Rassy, sondern eine Hallberg-Werft und eine Rassy-Werft. Rolf begann Harry Hallbergs legendären Mistral 33 mit Mahagoni-Aufbau und GFK-

Rumpf zu verkaufen. 1972 wurde die Hallberg-Werft mit der Rassy-Werft zusammengeführt und der Name Hallberg-Rassy entstand. Julia hat mehrere Jahre in der Firma gearbeitet und leitet sie jetzt. Ihr Ehemann Martin Steiner ist für die Werkstatt und das Handwerkliche verantwortlich. Das Unternehmen hat 6 Mitarbeiter und verfügt über ein Winterlager für nicht weniger als 80 Yachten, von denen die überwiegende Mehrheit, 60, Hallberg-Rassys sind. Die Werft bietet auch Sommerlagerung, Reparaturen, Refits, Montage von Zusatzausrüstung und den Verkauf von Motorbooten an.

Ny generation vid roderet hos Hallberg-Rassys schweiziska representant

Det sker ett generationsskifte hos Hallberg-Rassys schweiziska representant. Nu är det andra generationen, Julia Steiner-Müller, som styr Bootswerft Rolf Müller AG, som ligger vid Bodensjön. Hittills har över 500 nya Hallberg-Rassy-båtar sålts av Bootswerft Rolf Müller AG, främst till de schweiziska sjöarna och till Medelhavsområdet. När Julias far Rolf Müller började sälja Hallberg-byggda båtar för 51 år sedan, 1970, 21 år gammal, fanns inte namnet Hallberg-Rassy utan det fanns ett Hallberg-varv och ett Rassy-varv. Rolf började sälja Harry Hallbergs legendariska Mistral 33, med överbyggnad i mahogny och plastskrov. 1972 slogs Hallberg-varvet samman med Rassy-varvet och namnet Hallberg-Rassy uppstod. Julia har arbetat flera år i företaget och leder nu verksamheten. Hennes man Martin Steiner ansvarar för verkstaden och det hantverkliga. Företaget med 6 anställda har vinterförvaring för inte mindre än 80 båtar, varav en klar majoritet, 60, är Hallberg-Rassybåtar. Varvet erbjuder också sommarlagring, reparationer, ombyggnationer, eftermonteringar och säljer även motorbåtar.



BECAUSE YOU LOVE THE BLUE



THOUSAND REASONS, ONE PARTNER

PANTAENIUS
SPECIALIST PÅ BÅTFÖRSÄKRINGAR



Easy docking



Get the luxury of silently adjusting how much thrust to use when maneuvering your boat into or out of a tight spot with variable speed control.

Combining known performance and reliability with total control of the thruster power provides an ease to beginners as well as seasoned boaters, while eliminating much of the noise associated with standard on-off thrusters.

Hold-function • Extended runtime • Less noise

Upgrades for existing systems also available.
For further information please contact your Hallberg-Rassy representative
or visit sleipnergroup.com



SLEIPNER
Side-Power



YANMAR

SETTING THE GLOBAL STANDARD

JH-CR Serien

40 - 45 - 57 - 80 - 110 HK



PROVEN MARINE TECHNOLOGY

www.yanmar.se



Isotherm Refrigeration

Isotherm provides an unrivalled range of marine refrigeration solutions whose energy efficiency, quality and design features are highly valued by Hallberg-Rassy for decades.

For more information please visit
www.thermoprodukter.se

**TP THERMO
PRODUKTER**

THERMOPRODUKTER AB
DRAGONVÄGEN 6
392 39 KALMAR

TEL: 0480 - 42 58 80

INFO@THERMOPRODUKTER.SE

WHEN COMFORT, SAFETY & LUXURY ARE KEY ISSUES

Mastervolt offers integrated electrical systems which generate, store, convert or manage alternating and direct current. We realise this by using high-quality technology in digital switching, energy storage by means of Li-Ion batteries, and combined chargers and inverters that are both efficient and user-friendly.

All our products communicate in the same language via the MasterBus platform. This ensures that everyone working with a Mastervolt system can always see the right information related to each product in the system. Onboard, at the yard or on remote, system analyses are always easy to perform. This ensures a carefree and reliable electrical power system which enables sailors to enjoy having electricity onboard without any concerns.



MLI ULTRA LI-ION POWER

The Mastervolt Li-ion range is top of the line. It offers large capacity batteries designed for extreme duty cycling, with all possible features such as integrated Battery Management System (BMS) and MasterBus/CAN communication.

INVERTER & CHARGER COMBINATIONS

Mastervolt combinations integrate a powerful battery charger, an efficient inverter and a versatile transfer system in one robust, lightweight and compact device.



Official Mastervolt supplier:

MASTERVOLT
THE POWER TO BE INDEPENDENT

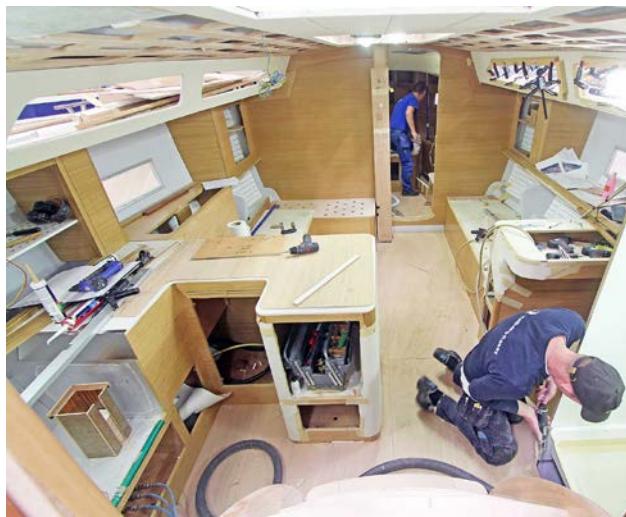
MVS

For more information visit www.mvs.se

Further skilled staff wanted



Thanks to good sales we need further staff. The Hallberg-Rassy group has 164 employees, is family owned, family managed and we are debt free. We build sailing yachts from 31 to 64 foot for buyers from all over the world. We have delivered all 9 500 boats on time. We work until 13.30 Fridays so normally we have a long weekend. We give a fitness contribution and have access to a physiotherapist. The company has never been into any financial troubles. All documentation, instructions and communication is in Swedish, so one mandatory skill is to read and understand Swedish.



Fler duktiga inredningssnickare sökes



Du kommer att vara med och bygga träinredningen i våra båtar utifrån framtagna beredningsunderlag, genom att kunna läsa ritningar, foto eller förstå muntlig genomgång. Vi ser gärna att du har erfarenhet från liknade arbetsuppgifter i båtar men det är inget krav. Yrkesutbildning som båtbyggare eller finsnickare är meriterande. Du kommer att ingå i ett lag med skickliga båtbyggare som kommer att dela med sig av sina

erfarenheter till dig och där samarbete och eget ansvar är givet. Lika givet för oss som för dig är att du förväntas ha hög leverans- och kvalitetsnivå. Med lyhördhet och öppet sinne, kommer du få en bra start med dina nya kollegor och vår verksamhet. Kontakta peter.abrahamsson@hallberg-rassy.se , tel 0304-54818. Tjänsterna omfattar heltidsarbete på dagtid, vid vårt varv beläget i Ellös på Orust. Tillträde snarast.

www.hallberg-rassy.com/company/vacancies/

NOT ALL FOLDING PROPELLERS ARE ALIKE



EXPERIENCE
THE DIFFERENCE

- Lowest drag of all
- For shaft & saildrive
- Superior stopping power
- With or without Overdrive



GORI PROPELLER

experience the difference

WWW.GORI-PROPELLER.COM

Gori Propeller design and manufacture the world's most efficient and manoeuvrable folding propellers for yachts.

Proud supplier to Hallberg-Rassy for 25 years.

Gold watch for 25 years at Hallberg-Rassy

 Mr Jonas Bergh, Mrs Pia Olsson and Mr Anders "Baloo" Eriksson have on 21 December 2020 each received a gold watch for serving Hallberg-Rassy faithfully for 25 years so far.

 Verteilung der goldenen Uhr für bisher 25 verdienstvolle Jahre bei Hallberg-Rassy ging am 21. Dezember 2020 an Jonas Bergh, Pia Olsson und Anders "Baloo" Eriksson.

 Jonas Bergh, Pia Olsson och Anders "Baloo" Eriksson mottog den 21 december 2020 vardera en guldklocka för hittills 25 års förtjänstfull anställning på Hallberg-Rassy.



Free ARC support for Hallberg-Rassy yachts

Hallberg-Rassy provides free ARC support for Hallberg-Rassy yachts. 2021 is the 22nd consecutive year such support is offered.

The support includes key function inspection onboard and helpful advice is given. Our support will be available on Gran Canaria Sunday 14 November until Friday 19 November 2021.

ARC stands for Atlantic Rally for Cruisers and the ARC is sailed from Las Palmas on Gran Canaria to St Lucia in the Caribbean.

In recent years several Hallberg-Rassys won their category in ARC and ARC+. 15 Hallberg-Rassys between 34 and 64 ft take part in this year's ARC and ARC+, of which 12 in the ARC.



PUSH-BUTTON PERFORMANCE



Seldén rigs are custom-made to bring out the full potential of every yacht. With Seldén hydraulic cruise control you handle your mainsail and foresail from the cockpit – at the touch of a button. Furlex, the biggest selling jib furler in the world speaks for itself. Seldén furling masts are designed for vertical battens and positive roach. So if you want the ultimate blend of convenience and performance, don't compromise.

Rigs and deck hardware for dinghies, keelboats and yachts.
Aluminium and carbon spars. More than 750 authorised dealers
worldwide. SELDÉN and FURLEX are registered trademarks of
Seldén Mast AB.

 **SELDÉN**
for sailing
www.seldenmast.com

MAKE SMARTER DECISIONS

CLEARCRUISE [AR]

AUGMENTED REALITY DISPLAYS FOR AXIOM MFD'S

The multi award winning ClearCruise™ AR has brought enhanced on water perception to Raymarine's family of Axiom® multifunction displays.

Chart objects, waypoints and AIS targets can all be overlaid on to a live dynamic video image giving you enhanced situational awareness and an intuitive real world view of your surroundings.

The video stabilization module ensures an accurate display while underway, while rich graphics ensure instant identification of objects for easier navigation.

Find out more at raymarine.com/clearcruise

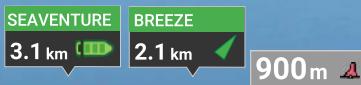


Photo: Hallberg-Rassy
Images for illustrative purposes only



Raymarine®

SIMPLY SUPERIOR



Open Yard/Öppet Varv 27-30 August 2021

As we did in 2020, we will also in 2021 arrange the so important boat show Open Yard/Öppet Varv. This year, there are no time appointments needed, so just visit the show. Please see latest info about the show at oppetvarv.com (English) or oppetvarv.se (Swedish). Each year, for the past 28 years, Hallberg-Rassy hosts an Open Yard for sailing enthusiasts from a lot of countries. This is a very popular event which makes it possible to see the boats in the water and boat building in the yard's workshops. We have also invited the whole sailing related boating industry, so you will see new and used boats of other brands, classic boats as well as a vast range of yachting equipment, and outlets, real palms and good food at reasonable prices. Join us for an interesting extended weekend.

World premiere for the 400 and the 50

At extended opening hours Friday 27 August - Monday 30 August the Hallberg-Rassy **310, 340, 372, 400, 40C, 44, 50 and 57** will be exhibited in the wa-

ter. It will also be possible to see many Hallberg-Rassy yachts under construction in different stages in the workshops. By special appointment, there are limited possibilities for sea trials on Tuesday 31 August.

Accommodation

We must stress the importance of early hotel reservations. Please, make your reservations directly with the Hotels. We suggest one of the following accomodations: Hotell Varvet/Sjögården, +46 76 02 34 860, Nösunds Havshotell +46-304 209 25, Lådfabriken, Edshullshall, +46-304 52 100. Havslogiet Mollsund +46-304 21108, Villa Frideborg, Henån, +46-304-30913, Henåns Vandrarhem (hostel) +46 76 400 35 45, Stenungsbaden Yacht Club, +46-303-72 68 00, Hotel Carlia, Uddevalla +46-522 14140, Stockens Camping (apartments) +46-304-51100, Bed & Breakfast 12 km from the yard, +46-731-827126. For tips about another 160 hotels in the Gothenburg area, a one hour drive south of the yard, please visit www.oppetvarv.com



- ESTABLISHED 1943 -

AFT COCKPIT YACHTS: HALLBERG-RASSY 310 - 340 - 372 - 400 CENTRE COCKPIT YACHTS: 40C - 44 - 50 - 57 - 64

NEW YACHT SALES: HALLBERG-RASSY VARVS AB, HALLBERG-RASSYVÄGEN 1, SE-474 31 ELLÖS, SWEDEN. TEL +46-(0)304-54 800

SPARE PARTS: HALLBERG-RASSY PARTS AB, HALLBERG-RASSYVÄGEN 2, SE-474 31 ELLÖS, SWEDEN. TEL +46-304-54 990 SHOP.HALLBERG-RASSY.COM