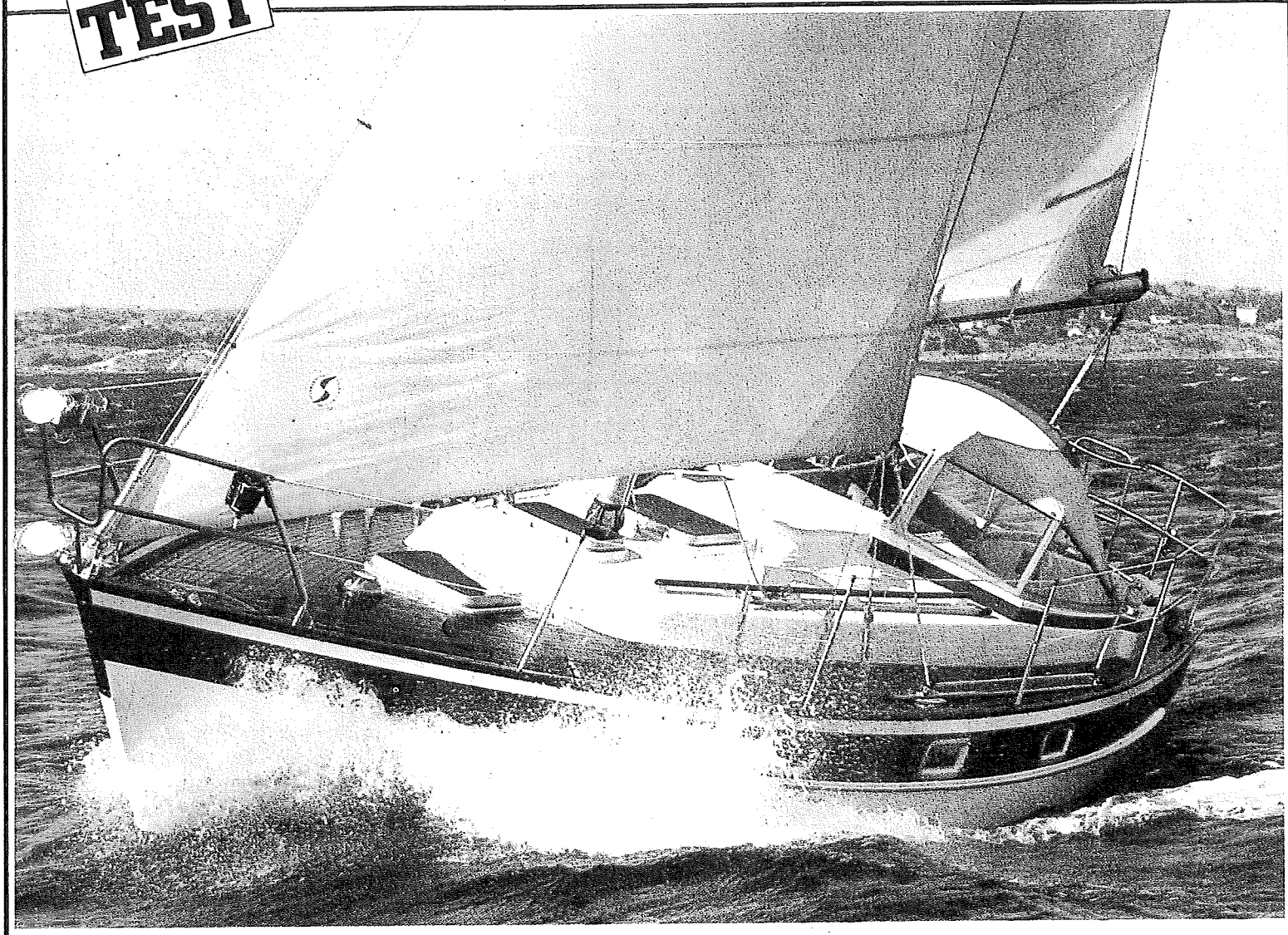
Båtnytt TEST

HALLBERG RASSY 312



SÅ SKA EN LÅNGFÄRDSBÅT SE UT!

Ännu en framgång! Nya Hallberg-Rassy 312 är en utveckling av både HR 38 och HR 352 men med ännu mera segling. Olle Enderlein och Christoph Rassy har åter gjort vad de snart är ensamma om i Sverige – en långfärdsbåt.

AV CURT GELIN
FOTO BENGT WESTLUND
TECKNING THORE THORESSON

■■ Hallberg-Rassy-varvet är bara att gratulera. Ännu en gång har det lyckats. Nya HR 312 är en bra båt. Så bra att den mycket väl kan tjäna som riktmärke när det gäller långfärdsbåtar.

Första turen med 312:an gjorde vi i ett väldigt skönt väder. Vinden vad SV ca 14–16 m/sek när vi kastade loss från bryggan i Ellös den 20 september och satte kurs på Långedrag.

Solen sken och havet var alldeles grönt. Skummet blåste av vågtopparna och det stod en rök av saltdis över bränningarna längs kusten. Ett magnifikt skådespel.

I detta väder satte vi en högskuren fock, en kryssfock som är mindre än standardseglet, toppfocken. Dessutom tog vi in ett rev i storen.

Den här segelsättningen passade 312:an väl. I byarna lade den ner så att vattnet slickade däck. Men där var det stopp. Båten är slutstyv.

När det kommer till balansen i skrovet gissade vi med ledning av först 38:an och sedan 352:an, att 312:an också skulle vara god att styra. Möjligen var vi fundersamma på om trycket skulle vara större. 312:an har rorkult, de andra båda har ratt.

Men icke. Båten seglade snällt. Även i 14 m/sek kunde vi släppa rodret och fann att båten skötte sig själv.

Samma iakttagelse gjordes när vi seglade båten andra gången, och då med både genua I, toppfock och kryssfock. Då skötte den sig själv i 5–6 minuter. Hade vi inte tagit över hade båten fortsatt tills Danmark tog emot!

Inte ens i de värsta byarna ökade rodertrycket. Båten lovade dock, som sig bör. Den är alltså inte helt

HALLBERG RASSY 312

Båtnytt TEST

Förstklassigt inredningsarbete

okänslig. Man känner var man har båten.

Intressant med roderkänslan är också att man kan tvinga båten falla med inskotade segel. Hugger man tag i rodret följer båten med även om den kränger hårt. Trycket ökas förstås i rodret. Men bara tillfälligt. Fortsätter man falla försvinner trycket.

Den praktiska fördelen med en så bra manöverförmåga är att man inte behöver brottas med rodret, särskilt inte på slören i hög medsjö.

Sjöegenskaperna, båtens sätt att röra sig i sjö, tilltalar oss. I den krabba sjön utanför Gullholmen och Islandsberg gick HR 312:an mjukt genom sjöarna. Vi hade inga stamp, inga gunghästtendenser (pitching) och höll god fart genom sjön.

Förklaringen till detta goda uppträdande är att både vatten- och dieseltanken ligger i kölskarpen. På så vis får man en vettig viktfördelning i båten.

Självfallet betyder också skrovlinjerna en del.. 312:an har inte speciellt fylligt förskepp. Det är vassare än på 26:an och rejält slankare under vattnet än föregångaren Monsun.

Höjdtagningsförmågan är alltid en svår sak att uttala sig om. Höjden beror på hur man styr, skotar och trimmar seglen. Seglen på 312:an var fortfarande på experimentstadiet när vi seglade båten. Trots det mätte vi slagvinklar på 80 grader. 40 grader från vinden bör man alltså kunna segla båten.

Farten är också svår att uttala något bestämt om. En sak är att loggen tickade runt sex knop när vi seglade. Ytterligare en är att den beräknade marschfarten för segel, dvs den fart båten med lätthet kommer upp i innan vågmotståndet ökar brant, ligger strax över sex knop.

Men seglar 312:an fortare än t ex Maxi 95? Vi räknar med att komma tillbaks med besked.

Riggen är masthead. Den är levererad av Seldén, vilket betyder förstklassiga funktioner. Enda reservationen gäller bombeslaget, som är av samma typ vi bräckte på Maxi Racer och som norska tidningen Seilas ideallångfärdsbåt också lyckades ha sönder.

Masten står på däck och stöttas undertill av en kraftig stolpe och ett valv i taket i kombination med huvudskottet.

Enda nackdelen med mast på däck är att röret blir något grövre, vilket betyder minskad styvhet.

Däcket är belagt med teak som standard. Därmed har man ett suveränt halkskydd, även om däcket är vått.

Teaken är fackmannamässigt lagd med livträ, fiskar och allt som det skall vara.

När man tittar på HR 312:ans mantåg kan man gärna minnas Fastnet Race -79. Där kopplade folk sig i mantåget. När sjöarna kom och spolade dem överbord knäcktes stöttorna och besättningsmän försvann i vågorna.

På 312:an känns det därför tryggt att se stöttorna nergjutna i den ca 5 cm höga fotlisten.

Själva mantåget är dubbelt och i plastklädd wire. Det är som sig bör najat (fastknutet) mot akterpulpiten.

Sittbrunnen är bra. Vi satt med raka ben när båten krängde och kunde på så sätt få spjärn ordentligt. Sikten framåt duger. Vill man se riktigt bra får man stå upp.

Rutan och sprayhooden är en välsignelse när sjön stänker. Vill man se riktigt bra då, får man köpa hängpinne och sitta på kanten och styra. .

Vi skulle gärna vilja ha skotvinscharna placerade längre fram. Nuvarande placering stökar till arbetet i sittbrunnen både när man skotar själv och när gasten skotar. De sitter för nära. Man saknar svängrum. Flyttar man fram vinscharna kan man dock inte kliva ut lika enkelt vid rutan.

Båten görs i två versioner; en med stickkoj och en utan. Väljer man den första får man kartbord på tvären. Luckan i sittbrunnen sågas då inte heller upp. Tätt alltså.

Väljer man versionen utan stickkoj får man två stora lättstuvade fack i sittbrunnen.

DATA OM HR 312

Längd ö a	**9,42 m**
Längd v l	**7,70 m**
Bredd	**3,08 m**
Djupg	**1,62 m**
Deplacement	**4 900 kg**
Kölvikt	**2 200**
Segelyta	**41 kvm**
Våtyta	**21 kvm**
D/LVL	**2.20**
SA/VY	**2,0**
SA/D	**.377**
TEOR FART	**6,03 knop**
MOTORFART	**7,1 knop**

Säljare Hallberg-Rassy Varv AB, Ellös 0304/502 90.
Pris standard 261 000 kr
Pris Scandinavia 272 300 kr
Avbetalning: 30 % kontant, 17 % effektiv ränta – 10 år

För att inte få in sjöar i ruffen finns ett bridgedäck vid ruffingången.

En liten, talande detalj för kvaliteten på H 312 är ruffluckorna. De är i solid teak, med ramade kanter och försedda med galler. Så blir det när den som bygger har båtbyggartraditioner. På varvsgolvet i Ellös härskar yrkesskickligheten. Det blir bra av bara farten . . .

Därför är det inte särskilt konstigt att inredningen är som den är. Trävirket är knivskuren, vackert rödbrun mahogny, som handslipats och lackats sidenmatt.

Alla utdragslådor är helt i trä med falsade hörn, det har inte ens Swanbåtarna längre.

Antalet lådor är fyra, alla finns vid kartbordet. Väljer man stickkoj får man fyra rätt stora lådor. Väljer man inte stickkoj, står kartbordet långskepps och man får fyra rejäla lådor, en extra stor för sjökort dessutom.

Pentryt föll oss i smaken omgående. Inte minst därför att arbetshöjden är 92 cm och för att vi kunde se ut i brunnen när vi arbetade där. Dessutom finns här en hel del fack, en stor avställningsyta på kartbordet och en sopmaja.

Trots flushdäck är båten ljus. Tre rutor i skrovet, två takluckor och en förpikslucka ser till att man inte behöver fumla i mörkret.

Ståhöjden är 186 cm. Samtliga kojer håller 200×74 cm. Ryggstöden kan fällas upp för att få ännu bredare kojer.

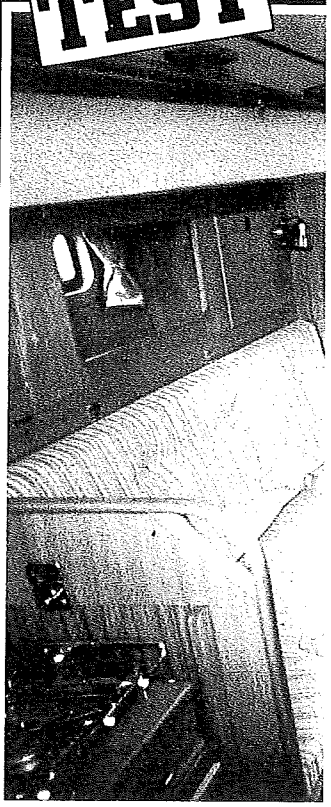
Toan är inte gömd i någon garderob, utan finns vid sidan om mittgången. Man kan stänga om sig både framåt och bakåt med vikdörrar. Ovanför finns den ack så viktiga ventilationsluckan.

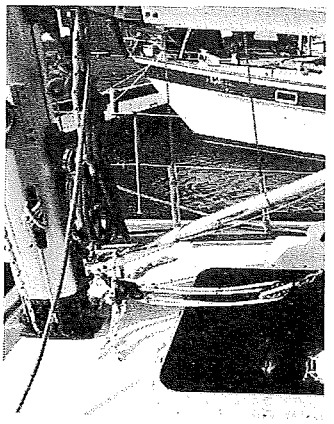
Motorn är en MD 11C 17 KW (23 hk) välisolerad och gummiupphängd. Dieseltanken rymmer 120 liter.

261 000 kr kostar standardversionen. 272 300 kr kostar båten med värmare, extra batteri, Genua, Windex, segelkapell m m.

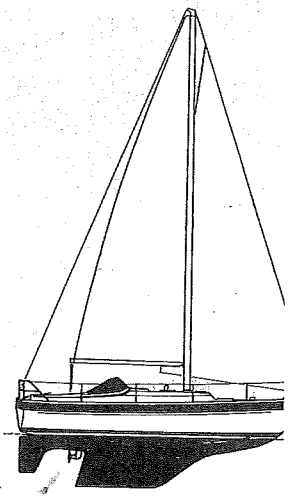
Mycket pengar. Men välplacerade, som det är så populärt att uttrycka båtköp i dag.

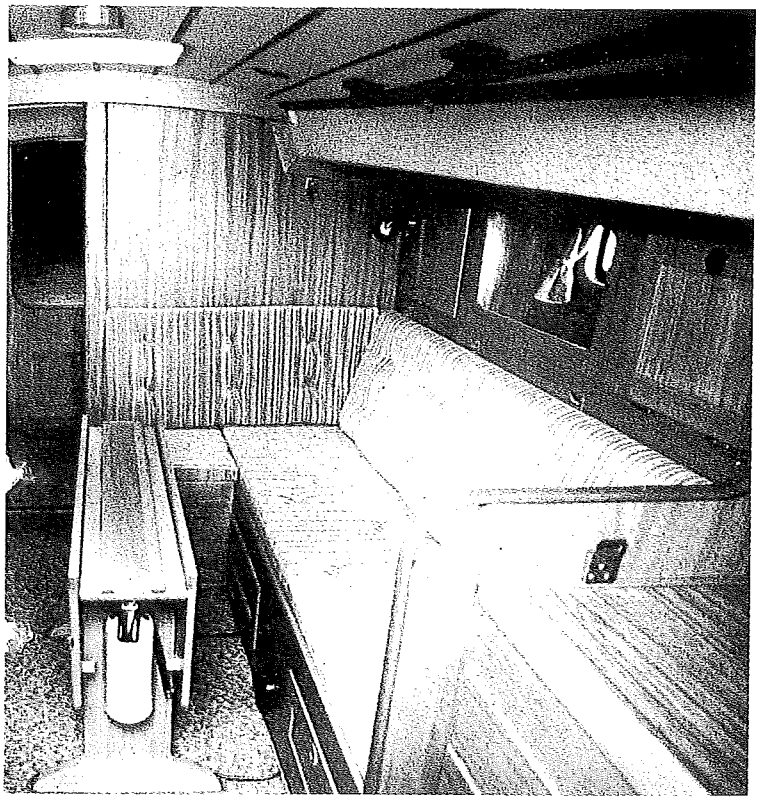
Fakta är att HR-båtarna är efterfrågade i andra hand. Därför får ägarna bra betalt. Kan du klara av kontantinsatsen, kanske lämna gamla båten i inbyte (varvet förmedlar), och om du orkar med månadskostnaden på ett 10-årslån, ja då har du en båt att leva med.



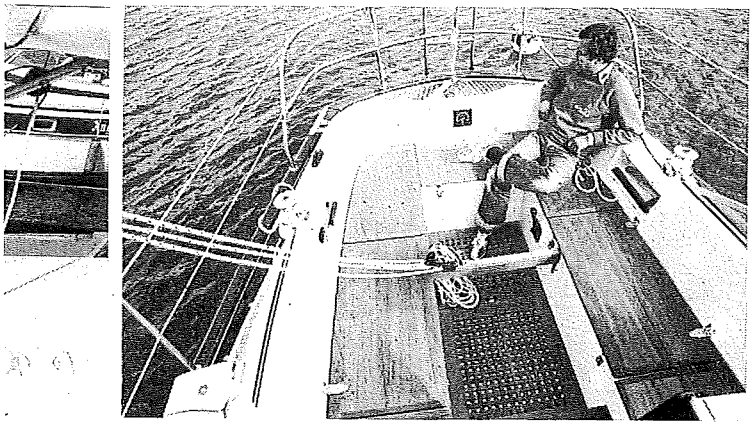


Kicken är av Seldéns nyaste ringar, en stång som spänr biten med wire och talja. 41 kvm segel med förtria stor. Bör ses mot 4,9 tons d ment. Vilket ger jämförtalet

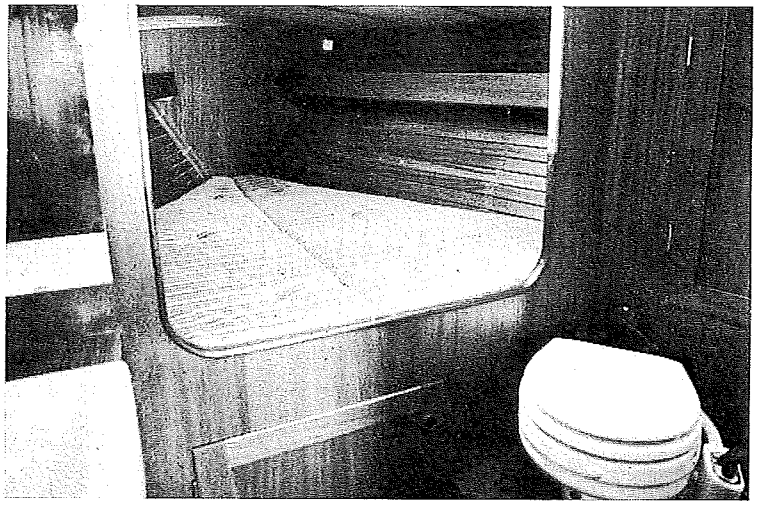
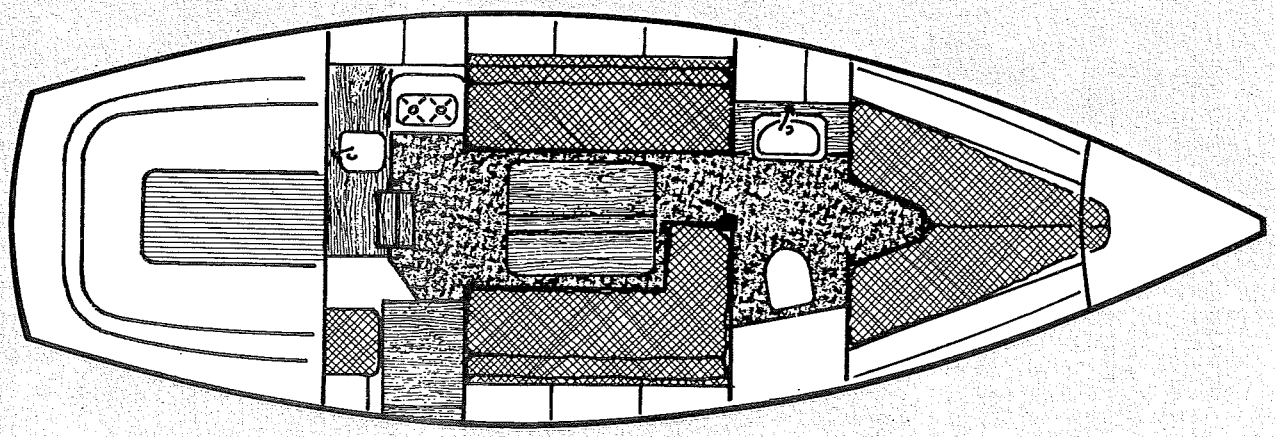




Ugn är standard. Elpanelen är flyttad till kartbordet. Nedklivningen är enkel, tack vare på djup lucka, breda trappsteg och grabbräcken vid sidorna.
Så här fint blir det när bra båtbyggare är med och gör inredningen. Snyggt, men inte överdrivet. Lamellimmat där så behövs, vanliga lister på alla andra ställen. Kartbordet står så här om man väljer versionen utan stickkoj.



Både kallstartreglage och stoppknapp finns uppdragna till sittbrunnen. Motorinstrument med nyckel sitter inne i luckan. Klok lösning. Inga avtrampade nycklar eller korroderade nyckelhål.
Inredningsskissen nedan visar hur 312:an ser ut i versionen med stickkoj. Kartbordet tvärs.



Toaletten sitter utanför styrbordsgarderoben. Snillrikt, då man får en hel extra garderob på så sätt. Dörr finns nu både föröver och mot aktern. Insteget är också ändrat. Sedvanlig triangel gör det lite enklare att äntra kojerna. En lös skiva finns dock med, så att man får en bra dubbelkoj. Under kojerna finns ett stort stuvutrymme.