



Första Hallberg-Rassy 50 utprovad av Magnus Rassy

Det är december 2020 och den första Hallberg-Rassy 50 "Rassker 50" har nyss sjösatts. Tidigare under året bjöd jag in journalister från en rad länder att komma och provsegla den nya båten i december. Alla jag frågade antog inbjudan, så alla tillgängliga dagar i december var inbokade med provseglingar, till och med mellandagarna. Tyvärr ställde covid-situationen till det och många journalister fick avblåsa sina planer.

Oväntad situation

Så, vad göra? Här sitter vi med en välförberedd båt och inga journalister som kommit och seglat, så de kan tala om för världen hur fantastisk den här båten är. Men det är en person som kan testa båten. Han har faktiskt redan gjort det. Det är nämligen jag själv. Jag kommer därför här att berätta om mina intryck av nya Hallberg-Rassy 50.

Rullmast i kolfiber

Det är inte bara själva båten i sig som är en stor nyhet. Det här är också ett jättekiv framåt för knappsegling. Den här båten har nämligen också den allra första rullmasten i kolfiber från Seldén Mast. Vi har ett nära samarbete mellan dels mastbyggaren Seldén och dels segelmakaren Elvstrøm i Danmark, där vi ville skapa något som närmast kan kallas en "wow"-effekt inom cruisingsegling. Inte bara masten utan

även bommen och spridarna är gjorda i kolfiber. Vad det betyder för seglingsglädjen, återkommer jag till.

Modern och klassisk på samma gång

Vid bryggan osar båten attityd och en personlig stil som ingen annan båttillverkare uppnår. Det låter motsägelsefullt, men den här båten är både modern och klassisk samtidigt. Går det ens? Den uppresta stäven och aktern, med stor bredd som knappt avtar alls mot akterspegeln, ett integrerat bogspröt, dubbla roder och dubbla rattar, allt det signalerar en modern design. Samtidigt som den vackra spränglinjen, den blåa randen runt skrovet och sittbrunnen, den typiska vindrutan, fotlisten i teak, teakdäcket, tillsammans med magin i Frers linjer och proportioner, ger ett klassiskt intryck på samma gång. Så ja, det här visar att det går att kombinera modernt och klassiskt i samma båt.

Att lämna bryggan är en barnlek, med bog- och häckpropellrar, med litiumbatterier, som ger samma spänning och därmed skjutkraft, oavsett laddnivå. Motorn är imponerande tyst. Stuvutrymmena på däck är enorma.

Effektiva segel

Seglen är Elvstrøm Epex FatFurl med Pentex-fiber och



dubbel svart taffeta. Det ger formstabila segel, med väldigt lite tøj, och samtidigt lång livslängd. Storseglet har en imponerande skädda i toppen och en rejäl akterliksrunda. Detta ger segel med mycket drivkraft. Ett sådant storsegel är bara möjligt genom att plats mot akterstaget lämnas med en stor kran i karbonfiber i masttoppen. Prestandan för rullstorsegel har tagit ett rejält kliv framåt.

Första gången vi använde ett FatFurl rullstorsegel, med skädda i toppen och stor akterliksrunda, var 2012, på den allra första Hallberg-Rassy 412. Även det var efter nära samarbete med Søren Hansen på Elvstrøm Sails. Namnet FatFurl var faktiskt min idé. Under flera år var vi ett gäng som seglat den mest krävande kappslingen i området, Tjörn Runt, med Jesper Bank. Det väckte en hel del uppmärksamhet, särskilt när vi deltog med en 412 med rullmast med det första FatFurl. Konkurrensen bestod i betydligt lättare och mer racingorienterade båtar, ändå var vi första båt över mållinjen, och efter handikapp var segern ännu tydligare. Det var första gången en båt med rullmast vann en betydande kappsegling. De här nya seglen till Hallberg-Rassy 50 innebär ännu några steg framåt och uppnår en nivå ingen trodde någonsin skulle bli möjlig för rullstorsegel.

Segling

All segling hanteras genom tryckknappar från bb styripedestal genom Knappsegling. Redan första gången seglen rullas ut, är det tydligt: Wow! Den här båten är väldigt styv, bär sin segelyta väldigt väl. Samtidigt omvandlas varje vindökning direkt i fart, inte först krängning och sedan fart. Båten är väldigt balanserad



och kontrollerbar. Båtfarten genom vattnet är förbluffande: 8,1 knop vid 90 graders vindinfall i bara 4 m/s. Kan instrumenten verkligen visa rätt? Vi kontrollerar genom att gå åt motsatta håll och jämföra fart över grund och fart genom vattnet. Ja, båten är faktiskt så snabb!

Detta uppnås genom en kombination av en väldesignad båt, med de senaste erfarenheterna inom skrovlinjer, roderform och roderplacering, formgivning av kölen, segelplan, mastposition, rigg- och segeltrim. Den här moderna skrovformen är tydligt mer symmetrisk när den kränger, än en äldre design med smalare akterskepp. Båten är från start designad för att bära det aktuella deplacementet. Hon känns inte överlastad, som en del båtar kan göra, som är ritade för ett drömdeplacement, som inte går att uppnå i verkligheten.

Vi lovar upp mot bidevind och det blir skvalpig motsjö när vi går utomskärs. Båten rör sig otroligt mjukt i sjön. Skrovformen är ganska plan akterut, där man inte går in i vågorna, medan förskeppet, för om kölen, där man går in i vågorna, är mjukare och rundare, nästan äggformad. Det ger en mjuk och behaglig gång vid segling oavsett krängningsvinkel. Ibland får man höra att en modern design inte skulle vara lika sjövärdig som en mer klassisk. Det kan inte ha sagts av någon som provat den senaste generationen Hallberg-Rassybåtar. Den här båten seglar mjukare och bättre än någon annan tidigare modell. Och hon gör det utan ansträngning.

Det är en ganska kylig dag och himlen är grå och



mörk, denna decemberdag. Vinden gör att temperaturen känns ännu kallare än den är. Då är det skönt att ha skydd av vindrutan i härdat glas och sprayhooden uppe på det.

Lägre toppvikt

Kolfibermasten är styvare och lättare än en traditionell aluminiumrullmast. Det ger mindre av både nicktendens och rullning. Det i kombination med mindre krängning och större styrkontroll, gör att livet ombord blir behagligare i tufft väder, eller för den delen i varje väder. De flesta skulle tro att en karbonmast är något för racingfreaks, men det här visar att det kanske ger ännu mer glädje åt en krävande cruisingsegelare.

Enkel revning

Vinden friskar i till omkring 10 m/s sann vind. Rodertrycket är inte besvärande och båten fortsatt väl kontrollerbar, men roderlägesindikatorerna säger oss att vi inte längre seglar effektivt. Det är dags att reva. Revningen är en enkel process från bb styrpedestal. Uthalet för storen lättas, el-rullen rullas in en bit till önskad position. Det elektrohydrauliska uthalet går att spänna även under full last. Revningen av storen är redan avklarad. Förseglets skot lättas, skotpunkten justeras föröver genom att dra i trimlinan från sittbrunnen, elfurlexen, med trumma och motor under däck, rullar in förseglet en bit, seglet skotas in med de kraftiga försegelvinscharna i storlek 70. Färdigrevat! Fallspänningen för både försegel och stor, samt akterstag och kick, kontrolleras också elektrohydrauliskt från sittbrunnen. När det är så här enkelt att reva, gör man det också i tid, så att man alltid har rätt segel-

föring. Vi faller av och går tillbaka in i den vackra bohuslänska skärgården. Vi revar ut och uppnår med lätthet 12,5 knop.

Dubbla rattar

Dubbla rattar har många fördelar: Det är enkelt att röra sig i sittbrunnen, både från ratt och förut, och tvärt om. Man kommer längre ut bordvarts, vilket både förbättrar sikten förut och det blir även lättare att se förseglets tell-tails. Och det finns mer plats för knappar och displayer.

Ankring

Det är den mörkaste tiden på året och det blir mörkt redan strax efter kl 15. Vi går till en fin, välskyddad ankringsplats. Per knapptryckning sjösätts det rostfria Ultra-ankaret. Man behöver inte gå fram till fördäck, allt kontrolleras från sittbrunnen. Kättingräknaren talar om hur många meter kätting vi har ute. Kontrollknapparna är bakgrundsbelysta med dimmer och knapparna har text som beskriver funktionen. Det är skönt att ha indirekt led-belysning på sittbrunnens durk.

Ny typ av sittbrunnstält

En ny "light-version" av sprayhoodsförlängning finns nu tillgänglig. Sprayhooden är en bit längre och sidorna mer uppresta än vanligt. Det finns inga bågar till förlängningen. Det gör det lätt att sätta upp den, med dragkedja mot sprayhooden spänns den upp för om styrpedestalerna. På så vis är det lätt att skapa ett torrt och varmt extrarum i sittbrunnen. Det stora och stabila sittbrunnsbordet är i högglanslackad teak och har ett rostfritt rör nertill, perfekt fotstöd vid krängning. För om bordet finns en utdragbar rörbit, som fotstöd även i sittbrunnens främsta del. Det är lätt att trycka ned nedgångsskotten, som sitter på gasfjädrar. Därmed behöver inte nedgångsskotten stuvas undan.

Inbjudande inredning

Att kliva in i salongen är en varm och inbjudande upplevelse. Ett tryck på en enda ljusknapp lyser upp nästan hela båten. När man står upp, ser man ut genom de stora sidorutorna i härdat klarglas. Det är mörkt nu, men dagtid skulle mycket dagsljus släppas in genom tre insläppsvinklar; genom de dubbla skylightsen, genom sidofönstren, och genom salongens fyra skrovfönster, som är i ögonhöjd när man sitter ned. Det finns även gott om ventilation. I tillägg till de vanliga öppningsbara fönstren och däcksluckorna, finns även två öppningsbara fönster i salongens fönsterband förut. Det ger annars bra luftombyte för ankar, men inte en kall decemberdag. Inredningen är gjord i ljus europeisk ek med horisontell ådring. Att svepa fingertopparna över lackytorna ger ännu en "wow"-upplevelse.

Fåtöljerna och soffan är klädda i gråmelerad Alcantara, mjukt och skönt att ta på, tåligt, och passar utmärkt färgmässigt. Jag sätter mig i ena fåtöljen och lägger upp fötterna på mittsitsen. Det är så avkopplande! Det finns en nedsänkbar 50 tums smart-TV i salongen. När TVn inte behövs, syns inte ett spår



av den, och när den behövs, kommer den fram per knapptryckning och är riktigt stor. Det stadiga salongsbordet har en toppmatad bar och luckan är vändbar och baksidan är klädd med värmebeständig kork. Förr var skotten mellan salong och pentry, samt salong och kartbord, relativt höga. Så var det för att få till den strukturella styrkan i båten. Nuförtiden är bottenstocken inte bara under durk som förr, utan dras hela vägen upp till däck. Detta upplägg, i kombination med extra horisontella förstyrningsbalkar mellan skrofvästren och durken, ger så mycket extra vridstyrka, att de höga skotten inte behövs. Salongen och huvudskottet är positionerade extra långt akterut, vilket ger bredd och volym. Det öppnar upp, och ger båten, vars skrov redan från början är voluminöst, extra rymd. Det här, kombinerat med ljust trä med horisontell ådring, alla ljusinsläpp, indirekt led-belysning och vitlackerade träpaneler runt skrofvästren, gör underverk för rymdkänslan.

Sjögående pentry och durk i en nivå

Durken är i en nivå genom hela båten. Det gör det lätt att röra sig ombord, oavsett om man befinner sig för ankar eller under segling. Det linjära pentryt på bb sida är sjögående och har stor arbetsyta i Corian. Pentryt blir både en del av salongen och är avskild på samma gång. Det finns en stor induktionsspis från Miele med en ugn som är både traditionell ugn och mikrovågsugn samtidigt. Över spisen finns ett kolfilter med cirkulerande luft. Det finns fyra kylar, varav två kan köras som kyl, frys, eller sval. Den inbyggda disk-

maskinen sitter väl dold.

Generös akterruff

Akterruffen är bred och luftig. Här finns komfort värdig en kung. Det finns en 42 tums supertunn TV på skottet mot maskinrummet. Under akterruffens säten finns ett minisafe med kodlås. På styrbords sida finns ett arbetsbord, eller make-up-bord, vad man nu vill använda det till. Det finns ett fönsterband, som flyter sammanhängande från rufftaket, ned över överbyggnadens aktersida, ned på akterdäcket. Det ger extra ljus och ventilation, genom två öppningsbara däcksluckor, och en unik design, som bara Hallberg-Rassy 50 har. Du kan till och med se på stjärnorna från mittkojen! Aktertoalettutrymmet är rymligt med mycket stuvutrymme och separat dusch med dörrar i akrylglas. In i maskinrummet, med dörr mot duschutrymmet, finns en kombinerad tvättmaskin och torktumlare. Det ger en tyst installation, och om det en dag skulle behövas, kan maskinen tas ur båten samma väg som huvudmaskinen och elverket; genom den bultade durken i sittbrunnen.

Walk-in maskinrum

Maskinrummet är av så kallad walk-in typ, alltså att man kan gå in i rummet, på aluminiumlandgångar. Den effektiva ljudisoleringen är täckt med metallplåtar. Maskinrummets form är längre och smalare jämfört med tidigare konstruktioner. Det gör det möjligt med det stora pentryt med stor induktionsspis från Miele. Det är möjligt tack vare en 110 hästars Yanmar med

common rail, en motor som är smalare än andra jämföra motorer. Det finns en permanent pump för oljebyte och två olika valbara bränslefilter till huvudmaskinen, och man kan skifta från filter 1 till 2 genom att vrida på en kran, även under motorgång. Det finns också en permanent pump som går till den djupaste punkten hos den nedre av de tre bränsletankarna. Det gör det möjligt att pumpa ut vatten eller smuts, som alltid är tyngre än diesel. På så vis vet man att hela tankinnehållet är OK, när man pumpar fram klar dieselolja.

Snabb laddning

Elverket är på 15 kW kontinuerlig drift, med ljudkåpa. Batterierna är litium-ion, med enorm kapacitet. Det finns sju stora batterier, vart och ett på 5,5 kW eller 220 Ah, i främre sektionen. Dessa används för allmän service, samt de tyngre förbrukarna i detta område; rullmast, uthal, bogpropeller och ankarspel. Akterut finns en separat batteribank med två stora litiumbatterier till, för häckpropeller och elvinschar. På så vis minimerar man kabelvägen och därmed förlusterna. Med en enorm laddkapacitet för elverksladdning på 300 A 24 v, laddas batteribanken från tom till full på omkring tre och en halv timma. Det är extremt snabbt och skulle aldrig kunna uppnås med traditionella blybatterier. Och i realiteten går man inte från full laddning till tom till full, så laddtiden blir i verkligheten betydligt kortare än så. För normalanvändaren räcker 20 minuters elverkstid per dygn för att hålla batterierna i schack.

Främre toalettutrymme

För om masten på babords sida finns ett toalettutrymme till, även där med separat dusch med dörrar i akrylglas, elektrisk handdukstork och en elektrisk toalett från Tecma med mjukstängande lock. Kontrollen till avsaltningssystemet finns innanför dörren bordvarts i duschutrymmet. Avsaltaren har en kapacitet på hela 235 liter per timma, vilket gör att man inte behöver köra anläggningen särskilt länge innan man har mer färskvatten än man kan göra av med. Det är en känsla av frihet.

En extra Owner's Cabin?

Styrbordskabinen är generös, men förpiken är helt enkelt fantastisk. Det är berättigat att säga att man här har en extra Owner's Cabin. Det finns dubbla däcksluckor med klarglas och två skrofvänster. Kabinerna ligger längre akterut än brukligt och det ger breda och rymliga kabiner med mycket stuvutrymme.

Sobert däck

Däcket är rent och sobert. Toppvanten sitter nästan ute i fotlisten och undervanten nära överbyggnaden. Det ger en lätt passage och en effektiv skotning av förseglet. Den breda spridarbasen ger en stabil rigging. Fördäcket är stort och flushat. Stuvutrymmet för om förpiken och akter om ankarboxen är enormt. Dessutom finns däckstuvutrymme ovanför kättingutrymmet, i sittbrunnen och två relativt stora stuvutrymmen i akterdäcket. Skylightsen, ankervinschen, och försegelrullen är flushmonterade. Det behövs inga kontrollinor från masten till sittbrunnen.



Badplattform

Badplattformen är stor och bred och i uppfällt läge är överändan teakklädd, vilket skapar ett praktiskt steg vid en halvhög brygga. Det gör även plattformen lättare, så att den kan betjänas manuellt med hjälp av gasfjäder, och gör sig även bra utseendemässigt, och lättar upp intrycket av den breda akterspegeln.

Sammanfattning

Föregångarna har lagt ribban högt. Att segla och tillbringa tid ombord på denna nya modell visade att de höga förväntningarna överträffats. Och det gäller alla punkter; lätthanterlighet, kontroll, seglingsprestanda, den säkra och komfortabla känslan, den generösa inredningen, stuvutrymmen, och den tilltalande exteriördesignen.

Många av de nämnda funktionerna är extrautrustning

Magnus Rassy

