

Hallberg Rassy 352

"SJØENS MERCEDES"

Av Henrik Nissen-Lie

Det er et imponerende fornyelsesprogram Hallberg Rassy-verftet har gjennomført de siste få årene. Tre helt nye motorseilere er lansert. Alle i samme moderne stil med de karakteristiske blå stripene, glassskjerm foran cockpiten og teakdekk. Olle Enderlein er konstruktør, men sjefen selv, den tyskfødte Christoph Rassy, påstår å ha vært like aktiv i produktutviklingsfasen som han er i produksjonen og salget. Og det er nettopp tysk grundighet som særpreger HR-båtene. I Tyskland kalles de populært «Sjøens Mercedes». Gjennom lang tid er Hallberg Rassy's båter blitt anerkjent for sin kvalitet – særlig håndverket i treinnredningen, og for kvalitet til rimelig pris.



Også den nye 352 må sies å være en rimelig båt om man sammenlikner med andre båter i samme genre. Hele første års produksjon ble solgt før prototypen ble påbegynt. Det sier mye om tilliten verftet har i markedet. Jeg må tilstå at også vi så frem til en ukes prøveseiling av denne båten med spesielle forventninger. Tidligere tester av HR-båter har alltid vært vellykket. Rassy klargjør og sjekker personlig de båtene som utlænes til prøveseilas. Denne gang sto han også selv for transport av båten sjøveien fra verftet på Orust til vår testbase på Hankø sent i april måned i fjor.

Førsteintrykket er da også godt. Det er liksom helt naturlig at HR 352 blir samlingstedet for hele testlaget. Her virker varmeapparatet, her trengs ingen justering av rigg og utstyr før båten er seilklar. Eneste mangel vi fant under første inspeksjon var en spile i storseilet. Den var uteglemt fra seilmakeren. Ellers er båten velutstyrt og det er ikke mye man selv må anskaffe før man kan dra på langtur. Slike ting som cockpitbord er f.eks. standardutstyr. Og ikke nok med det; det har fått sin rette plass i et enkelt stativ i den ene cockpitbenken. I en av skuffene under dekk fant vi en hel del tykke tre-plater. Hva de skulle brukes til? Jo, om du skulle finne på å legge ut på Nordsjøen i styggvær har du bruk for en ekstra sikring av alle ventilene i skroget. Det er slike små detaljer som inngir tillit og som får en til å føle at båten tåler en støy.

Men – det må dessverre innrømmes – den overdådige båtbyg-

gerkunst hører definitivt fortiden til også hos Rassy nå. Innredningen bærer i stor grad preg av «kjøkkenfabrikk»-serieproduksjon. Det er mye finér og lite helved. Det er enkelte skarpe hjørner og en del småpirk å sette fingeren på, slikt som døren som står og slår f.eks. Men helhetsinntrykket er førsteklasses. Alt er pent tilpasset og dimensjoneringen er slik at båten tåler ruskevær. Skuffene er sikret og det er godt med håndtak og håndrekker under dekk.

Innredningen er temmelig konvensjonell – med bysse og kartbord rett ned for lederen fra cockpitpiten. Salongen er stor og bred med klaffebord i midten og en L-formet benk på babord side. Døren frem til toalett og forpiggan er til styrbord for mastestøtten. I akterkant av karbordet er det dør inn til akterkabinen som består av skap og to langskips køyer. Det er også luke til akterkabinen fra cockpitpiten. Første gang jeg var ombord i båten på en utstilling trodde jeg at jeg hadde tatt feil og var havnet i den store 38-modellen. De to båtene er nesten identiske og det er ikke lett å se forskjell på vannet. Men selv om 352-modellen langt på vei inneholder det samme som sin storsøster, merker man etter å ha bodd ombord en tid at enkelte detaljer virker litt snau. Det gjelder særlig byssa som er avspist med en liten krok mellom salongen og skottet mot cockpitpiten. Jeg har ikke noe i mot trange bysser der man slipper å bli slengt omkring i sjøen, men her er det for lite plass til alt det man normalt vil ha med

seg i en så stor båt. Det er også lite plass til å sette fra seg ting på – spesielt om man skal åpne luken til iskassen. (Sistnevnte var forresten i finér og med ubehandlete sider. Det medførte at lokket trutnet fast i åpningen og at vi dro håndtaket ut av fineren i et forsøk på å åpne lokket). Toppen av motorkassen er smart laget med to skuffer som hjelper litt på plassmangelen i byssa.

Kartbordet og navigasjonsplassen på motsatt side er det imidlertid lite å utsette på. Det eneste måtte være av rent følelsesmessig karakter. – Hvorfor er ikke hele innredningen speilvendt – slik at navigatøren sitter på styrbord side? I akterkant av navigasjons-plassen er det to gode skap. Det ene vil vel i praksis ble brukt til våtøyskap.

Toalett forut

Plasseringen av toalettet foran masten er jo svært alminnelig, men det er langt fra ideelt når båten er i sjøen. Men selv en båt på 10,5 meter må bli en serie kompromisser. Og Rassy vet nok best hva som selger. Men litt synd er det at man med en slik moderne båt, som innbyr til lange seilaser på havet, ikke har kunnet distansere seg litt fra den konvensjonelle «camping-båt» innredningen. Det er visst et faktum at de fleste kjøpere av en båt som denne kun bruker den som dagtur-båt. Bysse, toalett og køyene brukes kun når båten er trygt fortøyd i havn. Hva skal man da med lebbrett til køyene, stropper til byssa og kartbordet og et toalett som er laget for

å tåle krenning og sjøgang? Men dette lille hjertesukk har naturligvis ingen spesiell adresse til HR 352 – det gjelder i større grad de mange konkurrentene.

Det er mye brukbar stueplass ombord. Forut er det store rom under madrassene i forpiggan, skuffer på sidene og et stort kleskap på tvers for toalettet. I salongen er det skap og hyller over ryggene på sofabenkene. Under benkene er det også rikelig med plass, men her kommer man bare til fra oversiden, hvilket vil si at om noen sitter eller sover på benkene er stuverommene ikke særlig praktiske. Det er full ståhøyde under dekk helt frem til toalettet (1,87m).

Kort cockpit

På grunn av akterkabinen er cockpitpiten temmelig kort – det er snau liggeplass på benkene. Bredden er også moderat, slik at man får godt fotfeste på motstående benk. Rattet er plassert på pidedall midtskips og det er skikkelig løygangskinn for storseilskjøtet. Glasskjermen i forkant av skyveluken og i bue ut mot sidene og akterover gir god beskyttelse for passasjerer som sitter på benkene. Det er også god plass til kart på sidene av skyveluken og til instrumenter. Med sprayhooden oppe må rormannen enten sitte og styre med sikt gjennom glassene (det er vinduspuser i midten) eller han må stå og se over sprayhooden. Med storseilskjøtet i senter på skinnen er det litt ubehagelig å stå fordi man får skjøtet i bakhodet. I praksis vil man sitte i lo eller le og styre.



Å skifte forseil er ikke udelte behagelig i litt sjø. Et rulleforstag ville gjøre båten mer familievennlig.

Hytta er smal og det er god plass på dekk.



Ratt-diameteren er imidlertid for liten til at man kan styre fra cockpitarmen.

Hytta er smal noe som gir god dekkflate i hele båtens lengde. Det er til og med et lite akterdekk og røstjernene er plassert så langt ute mot rekka at det er god plass på innsiden. Håndrekker er det også. Ellers er det skylight over salongen og toalettet og en stor seilluke over forpiggan, samt i akterkabinen. Kostbart, men av stor bruksverdi. På vår prøvebåt var det en lufterventil over toalettet forut og en helt akter. Det er neppe tilstrekkelig. I det minste burde det være en stor dored helt forut. Men når båten er i bruk – i havn – kan man naturligvis bruke de mange lukene og skylightene.



Glass-skjermen og sprayhooden gir god beskyttelse for passasjerene i cockpitpiten. Rormannen må enten sitte til lo eller i le for å se forover.



Det er god plass i salongen. Her er 11 av prøveseilerne samlet rundt det brede bordet.

HR 352 virker tung og litt treg når man ser den i havn. Men vekten er ikke avskrekkende: under 7 tonn, hvorav ca. 3 tonn i kjølen. Riggen er høy (14,6 m over vannet) og seilarealet er tett oppunder 50 kvm. Skroget har slanke, velproposjonerte linjer. Kjølen er lang og grunn, men det er likevel delt lateralplan med roret hengslet til et dypt skeg i akterkant av propellen.

Frisk seilas

Da vi la ut på vår første prøvetur blåste det gode 15 meter i sekundet og mer i kastene. Vi tok to rev i storseilet og satte det minste vi hadde av forseil – en stor kryssfokk eller genua 3. For motor hadde båten ingen problemer med å forsere den høye og krappe sjøen ut Hankøundet. Den fire-sylindret Volvo Penta dieselen har kraft i overflod. (75 HK eller 56kW) Men den støyer en del og særlig i akterkabinen kunne verftet ha gjort mer for å dempe ulyden.

Følelsen av en tung og litt treg båt hadde vi fortsatt da vi kom

under seil. Vi var litt overrigget og seilte enkelte ganger hele rekka under vann. Men båten gikk stødig og trygt gjennom sjøene. Rorbalsen var god – båten er akkurat så logrig som de fleste ønsker. Kursstabiliteten er også bra; med riktig seiltrim styrer båten kurs uten rorpass. Det er fint å arbeide på dekk selv i grov sjø, men helt forut – ved berging av forseil – hiver det fælt. Her er mye vekt i endeskippingene og båten er ikke fri for stamping. Et roterende rulleforstag burde derfor høre til utrustningen på en slik båt.

På slør opplevet vi frisk surfing på bølgeriggene innover. Loggen viste stadig over 10 knop. På kryssen holdt vi ca. 5 knop i snitt. Best gikk det ca. 40 grader mot vinden på kryssen. Men man kan godt pine mer høyde og dermed dempe litt av farten og spruten uten å tape særlig mye utseilt distanse.

Gode seilegenskaper

Først da vi fikk prøve båten mot en Forgas 35 – en båt vi trodde var vesentlig hurtigere – kom de gode

seilegenskapene til sin fulle rett. Vi klarte faktisk å holde Forgas' en på kryssen. Litt høyere gikk konkurrenten riktignok, men HR 352 seilte hurtigere. Også på slør holdt vi følge. Og det var litt imponerende. Forgas 35 føles nemlig mye mer levende og hurtig, mens HR 352 som nevnt kjennes litt tung og treg i sjøen.

Til tross for store mengder sjø over dekk kunne vi ikke finne en eneste lekkasje. Det tjener verftet til heder. Derimot seiler man vann inn i byssa og toalettet ved stor krengeing – så man må passe på å holde skrogventilene stengt i hardt vær.

I løpet av den uken vi prøvde seilte båten fikk vi også seilt i lettere vær. Med full duk er HR 352 en morsom båt å seile. Den er lett å styre, fin på kursen, og er utvilsomt blant de raskeste motorseilerne i sin størrelse. Om man ytterligere ønsker å forbedre seilegenskapene vil imidlertid en foldepropell være en god investering. Likeledes en stor lettværs-genua eller reacher for bruk i lite

vind og for hurtige slører. Da skulle det ikke være ofte man behøver å bruke motor!

HR 352 erstatter den tidligere Rasmus 35. Representerer så utviklingen et fremskritt – eller er det bare ved ny og mer fancy linjeføring HR 352 er overlegen? Etter vår mening er HR 352 helt overlegen sin forgjenger – på nær sagt enhver måte. Det er mer plass over og under dekk, plassutnyttelsen er langt bedre, det er mer komfort ombord – men fremfor alt: båten er mye mer seilbåt, uten å ha mistet noe av motorseilerens fordeler. Det eneste som teller til Rasmus fordel er håndverket i innredningen.

For svært mange vil HR 352 stå som den idelle familiebåt. Man



Teakdekket er nydelig lagt og det er godt å arbeide på. Også ankerluken forut er fint håndverk.

skal da også lete lenge etter en båt av en slik klasse til samme pris!

Produsent:

HALLBERG RASSY,
440 80 ELLÖS SVERIGE

Norsk forhandler:

GUNNAR F. KLINGENBERG
AS,
INCOGNITOGT. 32 OSLO 2

-Pris, standard båt N. kr. 446 832,-
inkl. moms, levert verft.

Pris, «Scandinavia» (som testet)
N. kr. 472 032,- levert verft.

Data:

Loa:	10,54 m
Lvl:	8,70 m
Bredde:	3,38 m
Dyptgående:	1,63 m
Deplasement:	6,7 tonn
Ballast:	3,0 tonn
Storseil:	24,8 kvm
Genua:	39 kvm
Motor:	Volvo Penta MD 21