

OM
BORD
I

Hallberg-Rassy 40



Et hjem på sjøen

Den første tanken som slår en om bord i en ny Hallberg-Rassy er: Gjennomført. Den nye 40-foteren er på ingen måte et avvik fra regelen. Dette er en båt laget av seilere for seilere med en hyggelig størrelse på bankkontoen.

TEKST: Jon Amtrup & Hans Chr. Braarud
FOTO: Peter Szamer, Michael Good & Jon Amtrup

Da Hallberg-Rassy kom med sin 39-foter i 1991, ble det sagt at det var den mest perfekte 39-foterens noensinne. Tre-fotsyken ble kanskje kurerert med den båten? Den nye 40-foteren er ikke så mye større enn sin gamle søster, men kvaliteten, løsningsene og størrelsen holder i massevis for alle som har drømmer om å gjøre det meste her i livet på sjøen.

KALD HØSTSEILAS. Det regnet lett da vi spaserte nedover mot båt-

havnen til Hallberg-Rassy. I det vi gikk om bord i Hallberg-Rassy 40 plasket det, men så snart vi dukket ned i salongen var det akkurat som å være hjemme. Eller: Slik man gjerne skulle hatt det hjemme hvis huset hadde blitt sjøsatt.

Luften under dekk var tørr, og gradene var like både langs dørken og oppe under dekk. Hele båten er isolert med Divinycell PVC-skum over vannlinjen for å sikre jevn temperatur både i kalde og varme farvann – og det fungerer. Her var det bare til å ta av seg sokkene og rusle barbeint rundt selv når regnet klasket mot dekk.

SEILEGENSKAPER PÅ PLUSS-SIDEN: Hallberg-Rassy 40 har seilegenskaper som en normalt ikke forbinder med denne produsentens båter. German Frers har konstruert en langturboat som ikke bare passer på mannskapet, men som også yter god fart når den først har fått bygge seg opp litt.

Høsten hadde for lengst blåst løvet av trærne i den bohuslänske skjærgården, og temperaturen var levelig, men ikke slik den pleier å være når vi er på disse traktene. Fullt regnsett med fleece og tykke hansker var redningen – for ut på fjorden skulle vi.

Den 55 gamp store Volvo Pentacoen og baugpropellen tok oss pent ut fra brygga, og seilene kom raskt opp utenfor moloen. Det kreves ikke mer enn maksimalt to personer for å håndtere den German Frers-tegnete båten. De viktigste tampene og vinsjene er innen armlengdes avstand for rormannen.

Akkurat det er en av grunnfilosofiene til Hallberg-Rassy.

– Vi hadde hatt 39-foteren i 11 år, og det var på tide med fornyelse, men med det samme grunnkonseptet som vi alltid jobber etter: En solid langturboat for et ektepar med venner eller barn på besøk. German Frers fikk frie tøyler på et blankt papir, forteller Magnus Rassy.

FET BÅT. Forskjellen mellom 39-foteren og Hallberg-Rassy 40 er langt mer enn én fot. Lengden gått fra 12,22 til 12,40 m og bredden har økt med bare 5 centimeter. Men når man beholder bredden i nesten hele akterskipet, blir plassen under dekk betraktelig større.

– Vannlinjen er også lengre enn på den gamle 39-foteren. Det er bredden i vannlinjen som er hemmeligheten for plassen under dekk, sier Rassy.

Skrogsidene går nærmest rett i vannet, og det gjør at dørken er blitt strukket helt ut i skrogsiden i hele båtens lengde. Dørken er også i samme nivå over hele båten. Det gir ekstra romfølelse og komfort.



ANKERBRØNN: Det avtagbare baugsprydet gir ekstra kraft i gennakeren. Deltaankeret er elektrisk ankerspill er ekstra..

ALBUEROM I BYSSA. Det er ikke ofte man får være alene på idyllen Kärringön, men nå var det vår tur.

– Hvordan oppfører hun seg, lurte Ole Petter Pollen, den norske importøren av Hallberg-Rassy, da vi manøvrerte i innerste havnebaseng for å legge til.

– Som en jolle. Baugpropell er ikke nødvendig, gliste Hans Christian Braarud bak rattet.

Da tampene var i land og regntøyet av, var det dags for mat. Tre stykker arbeidet samtidig i og rundt byssa uten å gå hverandre på nervene. Her er det albuerom for kulinariske utskielser og den L-formede byssa på styrbord side gir også spenntak for kokken i grov sjø.

HR 40 er utstyrt med både fryser og rommelig kjøleboks slik at boksemat slipper å bli det første man må ty til på langtur. Batterikapasiteten bør man heller ikke bekymre seg for med det første. De tre (560 A) som er standard, holder lenge, men det er også god plass til å montere ekstra kraft.

Den kraftige listen som går rundt hele benken i byssa fungerer som mer enn smuleoppsamler. En fres på innsiden av listen sikrer godt grep under sjøgang. Det er også solide grep over salongen.

Skapene i byssa er fullt av huller med pinner som kan flyttes. Det finnes som kjent ikke standard servise til båter, og det har HR tatt konsekvensen av. Her kan du selv tilpasse skapene til egen bruk. En 40 liters varmtvannstank, som blir varmet opp av motoren eller strømm, sørger for oppvaskvann og dusj. Skulle trykkpumpen ryke, er det bare til å trække i vei på fotpedalen som går til den 370 liter store vanntanken.

SALONG TIL SEKS. Salongen er rommelig og trukket helt ut i borde. Her er det god plass til seks per-

soner. Det er mating til barskapet både i bordet og under det, slik at man alltid har tilgang...

Hallberg-Rassy har ikke lagt inn åpne bokhyller i salongen, og det er selvfølgelig en smakssak. I stedet er det tre skap på hver side med ventilasjonssprekker over dørene for å unngå mugg og fuktighet. Treverket som er brukt under dekk er av samme «årgang» slik at for eksempel frontene på skuffer som står over hverandre, har de samme årringene nedover. All mahogni under dekk har fått seks lag med lakk for å gi det lang levetid i pen stand.

En annen ting som man kanskje ikke har tenkt så mye over tidligere, er hva man egentlig ser når en titter ut av ventilene på dekk? Det blir mest himmel på de båtene jeg har vært om bord i. Men i 40-foteren er dekket trukket ned og ruffen hevet litt slik at en faktisk kan se rundt på omverdenen når man titter ut.

BENPlass I PIGGEN. Det er godt med plass i forpiggen til å kle av og på seg i stående posisjon. Den elegante, buede enden på dobbeltkøya setter sitt preg på lugaren. Lagringsplassen i baugen er rommelig. Under køyene er det plass til båt-sykler, seil og hva annet man måtte ønske. Skapplassen er også god.

Madrassene er bygd som en sandwich-konstruksjon. En hard 10 cm kjerne med 2 centimeter mykere skumplast på toppen, og en bolle i forkant som sikrer knehasene. Det gir god ligge- og sittekomfort.

Toalettet ligger rett ved nedgangen og her er det full ståhøyde – også i den separate dusjen som har pleksiglass-dører. Vaske-servanten er i corian, og flatene er lette å holde rene og jevne, slik



SALONGEN: Kombinasjonen av lyse, hvite flater og blank mahogni gir hele båten et elegant preg under dekk. Alle lukene kan åpnes for lufting.



AKTERLUGAR: Akterlugaren er meget rommelig og mye lys slipper inn gjennom lukene. Den lille sofaen til styrbord gir en mulighet til å trekke seg tilbake fra salongen og nyte litt ro hvis en har gjester. Øya av en køye er et av to alternativer som båten leveres med.



FORPIGGEN: Selv i forpiggen er dørken i samme høyde som resten av båten og skap og lagringsplass er utnyttet maksimalt.

Hallberg-Rassy 40

Lengde over all (skroglengde)	12,40 m
Lengde i vannlinjen	10,60 m
Bredde	3,82 m
Dyppgang	1,90 m
Deplasement	10 000 kg
Ballast i kjølen	4 100 kg
Storseil	41,9 m ²
Genua (150%)	56,3 m ²
Fokk (103%)	38,9 m ²
Gennaker	125,0 m ²
Mastehøyde (over vannlinjen)	18,30 m
Motor: (Volvo Penta D2-55)	55 hk
Vanntank	370 l
Drivstofftank	400 l
CE-kategori	A
Konstruktør	German Frers
Verft	Hallberg-Rassy, Sverige
Importør	Pollen Maritime AS
Tlf.	917 71 451



MOTOREN: Hans Christian Braarud har full tilgang til motorrommet i Hallberg-Rassy 40. Det er så god plass at en faktisk kan krabbe inn i det.

at det skal være enkelt å holde det lille rommet i presentabel stand.

Toalettet er plassert tverrskips og du sitter behagelig, selv i sjøgang. Septiktank er standard, og den kan tømmes enten fra dekk eller ut i sjøen.

KARTBORD OG STORT MOTORROM.

Kartbordet ligger rett foran toalettet og vender forover. En svak u-formet sitteplate sørger for at navigatøren kan sitte godt på kryss. Kartbordet er dypt og det er god plass til å montere ekstrautstyr som for eksempel kartplotter på hylsen over bordet.

Den samme utfreste gripelisten som omkranser byssa, er også standard her.

Tilgangen til akterlugaren skjer på styrbord side, og du skal være høy før du må bøye hodet på vei akterover. Plassen i gangen er utnyttet til skaplass, og her finner du også inngangen til motorrommet.

Det er de færreste 40-fotere forunt å ha et motorrom man kan krabbe inn i. Det får du her, og selv om det er trangt, har du full tilgang til motoren, varmeapparatet, varmtvannstanken og alt annet du måtte finne på å montere der inne. Langturseilere kan kanskje ha nytte av en generator og en watermaker, og det er godt med plass til den slags.

En praktisk liten, men veldig viktig, detalj som flere båtprodu-

senter bør gjøre til standard, er den lille dieselpumpen som sitter rett innenfor døren til motorrommet. Den brukes til å pumpe vann og dieseldyr ut fra bunnen av drivstofftanken. Den løsningen gir en sikrere båt.

Rommet var også så godt isolert slik at man bare hørte en søvndyssende brumming da motoren gikk. Pumper og gjennomføring er plassert lett tilgjengelig slik at det er en rask sak både å stenge og smøre dem etter behov. Det elektriske anlegget er lagt opp med kanaler slik at det ikke byr på større problemer å strekke flere ledninger eller bytte de gamle etter behov.

LUFTIG AKTER. Den brede hekken og den høye ruffen gir en veldig rommelig akterlugar. Båten vi seilte, hadde en dobbelkøye som sto som en øy midt i lugaren. Vi synes den løsningen er litt fremmed om bord i en seilbåt, og vi fikk følelsen av å måtte holde oss fast selv når vi overnattet i havn.

Båten leveres imidlertid med to innredningsløsninger for akterlugaren, og personlig ville jeg helt klart gått for den mer tradisjonelle, men velprøvde, løsningen med en dobbelkøye på den ene siden og en enkel på den andre. Men igjen: Dette er en smakssak.

Plassen er ekstremt godt utnyttet og det er massevis med stue-

rom, samtidig som det er godt med dørk til å bevege seg på.

GODT UTSTYRT COCKPIT. Sentercockpiten er veldig dyp og du sitter trygt, tørt og godt under fart. Vindskjermen og den store sprayhooden gir godt med le, og det store kartbordet ved nedgangen gir muligheter til å ha både PC og kart tørt oppe i friluft.

Pidestallen som rattet er montert på, har god plass til instrumenter, og på den versjonen vi seilte, var bryterne til baugpropellen montert som fotbrytere. Det er en meget praktisk løsning, og da særlig fordi de også hadde montert en av/på bryter på pidestallen slik at man ikke uforvarende skulle sende båten til den ene eller andre siden.

Rormannen har lett tilgang til alle vinsjene. Vi hadde elektriske vinsjer og rullestorseil og -forseil. Det skulle bare få tastetrykk til å få seilene ut og inn og trimmet. Rormannen kunne håndtere alt selv. Løygangen til storseilet ligger rett bak rormannen, og den ene vinsjen som står der, har tre funksjoner: Storseilskjøt og ut og inn med begge hovedseilene.

For en storvokst skipper kan det kanskje føles litt trangt å stå bak roret, men oversikten er svært god. Sentercockpiten gjør at man ikke føler at en er om bord i en 40 fots båt.



▲▲ **BYSSA:** Det er godt med benke- og skaplass i byssa. Båten leveres med både fryser og kjøleskap. Legg merke til den utfresede listen rundt benken som gir godt grep i sjøgang.

▲ **TOALETET:** Toalettet er enkelt å holde rent og har egen pleksiglass dør foran dusjen.

▲ **KARTBORDET:** Kartbordet gir rom for ryddig montering av ekstra instrumenter og har masse plass til kart i det romslige bordet. Her kan en se at døren går helt ut i borde.

Hallberg-Rassy 40 priser

Standard pris iflg. prislister	
kr 2 441 696	
Storseil (Elvstrøm)	Standard
Genua (Elvstrøm)	Standard
Rullesystem (Furlex)	Standard
Bomtrekk	Standard
Anker (Delta m/el-spill)	32 910
Kompass (Silva)	Standard
Logg (Raymarine ST 60)	Standard
Sprayhood	Standard
Forføringstau 6 stk	Standard
Fendere 6 stk	Standard
Kokeapparat	Standard
Trykkvann vann	Standard
Varmt vann	Standard
Varmeapparat (Webasto)	Standard
Toalett	Standard
Septiktank (200 l)	Standard
Brannslukningsapparat (4 stk)	Std
Startbatteri (62 Ah)	Standard
Forbruksbatteri (2x140 Ah)	Standard
Frakt (levet verft)	Standard
Bunnstoff	Standard
Rigging/klargjøring	Standard
TUR-BÅT PRIS	kr 2 474 606

Hallberg-Rassy 40 og konkurrentene

	Loa	Lvl	B	DSPL	Ballast	Seilareal	Lvl/B	Ballast%	Vekt/SA	L*B	Lvl/dspl	SA/lvl
Centurion 40 S	12,35	11,12	3,85	7600	2700	101,7	2,89	35,53	74,73	47,55	0,15	9,15
Dehler 41 cruising	12,45	11,05	3,90	8900	3300	97,6	2,83	37,08	91,19	48,56	0,12	8,83
Finnulf 41	12,50		3,86	8000	3200	106,5		40,00	75,12	48,25		
Gib'Sea 41	12,40		3,92	8000	2400	60,6		30,00	132,01	48,61		
Guyline 125	12,50	11,00	3,20	5200	1800	74,0	3,44	34,62	70,27	40,00	0,21	6,73
Hallberg-Rassy 40	12,40	10,60	3,82	10000	4100	80,8	2,77	41,00	123,76	47,37	0,11	7,62
Hanse 411	12,35	10,90	4,05	8800	3250	104,0	2,69	36,93	84,62	50,02	0,12	9,54
Hunter 410	12,40	11,54	4,21	9171	3042	81,4	2,74	33,17	112,67	52,20	0,13	7,05
J/125	12,50	11,28	3,23	3788	2107	73,0	3,49	55,62	51,89	40,38	0,30	6,47
Sweden Yachts 41	12,50	10,00	3,95	8500	3700	93,8	2,53	43,53	90,62	49,38	0,12	9,38
Wasa IMS 41	12,49	10,52	3,70	5850	2675	93,1	2,84	45,73	62,84	46,21	0,18	8,85
Wauquiez 40 PS	12,50	11,03	4,04	10000	3200	84,2	2,73	32,00	118,76	50,50	0,11	7,63

Hva slags båt er Hallberg-Rassy 40 i forhold til sine likesinnete med samme skroglengde (± 10 cm)? Svaret kan bare gis ved å ta og føle på de enkelte båtene, slik at denne tabellen kan kun plassere HR 40 i et teoretisk og ikke helt nøyaktig bilde. Grønne tall utgjør «beste» verdier, røde tall «dårligste» verdier. **Lvl/B:** Vannlinjelengden delt på bredden gir et uttrykk for hvor stutt eller langsmal båten er. HR 40 fremtrer som en harmonisk båt hva lengde/bredde-forholdet angår. Guyline 125 og J/125 er de desidert mest langsmale, Sweden Yachts 41 fra 1982 reflekterer noe av IOR-båtenes proporsjoner. **Ballast%:** Smale båter har gjerne høyere ballastprosent enn brede. Med 41% har HR 40 en solid og god ballastprosent. J/125 har ekstremt høy, mens moderne, volumløse Gib'Sea 41 er i den andre enden. **Vekt/SA:** Hvor mye vekt skal hver kvadratmeter seil drive frem? Med andre ord; hvor lettredren er båten. HR 40 er ikke spesielt lettredren, men rene linjer bidrar nok positivt. De to langsmale båtene scorer naturlig nok også høyt her. **L*B:** Hensikten med denne størrelsen er å gi et grovt uttrykk for båtens bovolum. HR 40 er ikke blant de største, snarere tvertimot. **l/dspl:** Dette tallet; det såkalte slankhetstallet, forteller en del om båtens fartspotensiale; hvor lang vannlinjen er i forhold til vekten. HR 40 scorer lavest, de to langsmale høyest. **HRs høye vekt er utslagsgivende. SA/lvl:** Denne størrelsen gir også et uttrykk for båtens fartspotensiale; spesielt i lett til moderat vind. Med seilarealet som en faktor er HRs potensiale større. Eldre båter som Guyline 125 og SY 41 scorer lavt pga lite seil. **SA:** Seilarealet inkluderer storseil og genua 1 (for eldre mastheadriggete båter er genua 1 gjerne en 150% genua). Der vi bare har data om kryssfokkens størrelse, er arealet ganget med 1,4. Det kan derfor være noen unøyaktigheter i forhold til reelle størrelser. Uvalget er gjort med utgangspunkt i test-båtens skroglengde (loa).

UNDER VANNLINJEN. På land er båten forbausende flat under vannlinjen til å være en Hallberg-Rassy, og det har vært enkelte som har vært redde for at skrogformen skulle gi en båt som stampet i sjøen. Hallberg-Rassy har alltid satt seg som mål å lage båter med sjøegenskaper som tar vare på mennesket i dårlig vær. Det har ofte vært ensbetydende med solide formkurver under vann.

Nyskapningen til Frers tok imidlertid pent vare på oss, og slo ikke da vi krysset gjennom urolig skvalpesjø på prøveturen.

DEKKS LAYOUT. Dekket på 40-foteren er rent. **Lewmar**-lukene er nedsenket og genuaskinnene hull-løse med haling for flytting av skjøtpunktet. Akterdekket har nærmest danseplass, og det er god mulighet til å montere svigermorsstoler her for å få litt bedre sitteplass. Setene er ikke standard. Selv det lille teakdekket midt på hekken der bade-trappen er montert, er flushed.

I baugen er det et rom for å stue vekk fendere og tauverk. Det er utformet slik at du slipper å henge på hodet for å få opp de nødvendige sakene Brønnen til kjettingen fra ankerspillet har nok fallhøyde til å ta unna når man drar opp ankeret. **Delta**-ankeret kan slippes og hives fra knapper i cockpit, men det elektriske ankerspillet må man betale ekstra for.

I styrbord dekk er det laget et rom med plass til to 6 kilos gassflasker.

En annen fiks løsning er det lille baugsprydets i syrefast som enkelt kan festes og fjernes. Baugsprydets gir ekstra kraft til gennakeren. Vi var oppe i hele 8,7 knop med gennaker i en fin bris, og man kjente at båten straks begynte å leve når den fikk tak i den asymmetriske.

SEILEGENSKAPER. Vi seilte i litt varierende forhold de to novemberdagene vi var ute med henne. I 10 knops drag kom hun opp i 5,8-5,9

knops fart med en vindvinkel på rundt 35 grader. Hun liker seg best hvis du slipper baugen litt ned for å bygge fart – og deretter ta henne opp igjen. Da holder hun drevet gjennom sjøen med forbausende god fart. I 18 knops vind lå vi jevnt på 7 knop i 30-35 graders spekteret.

Vi revet enkelt og trygt fra cockpit et par tre ganger underveis for å sørge for optimal seilføring. Reving blir ikke helt det samme etter at en har trykket på noen knapper.

Båten har brøkdelsrigg med lett bakovervendte salinger som ikke hindrer storseilet på lens, og som gir skipperen mulighet til å trimme seilene bedre. Akterstaget var justerbart med vinsj.

Prisen varierer selvfølgelig med kronekursen, men i skrivende stund er det mange penger å spare på en sterk norsk krone. Du må ut med ca. 2,4 millioner norske kroner for å seile avgårde med denne perlen. Det store spørsmålet når det gjelder Hallberg-

Rassy er selvfølgelig om du får mer seilglede av en 40-foter til godt over to millioner eller om du kan få like mye glede ved å legge ut bare litt over en million?

Har du den rette størrelsen på lommeboken, er ikke jeg vært i tvil. Ikke i det hele tatt etter å ha seilt Hallberg-Rassy 40 i to novemberdager. ■

morten.jensen@seilmagasinet.no