

Om bord i Hallberg-Rassy 37

Rask cruising i komfort

Hvorfor i alle verden vil Hallberg-Rassy skifte ut sin største suksessmodell gjennom tidene med en ny modell? Bedre plass, bedre seilegenskaper og noen fine små ekstra løsninger som har kommet i løpet av de 15 årene som har gått siden 36 foteren kom på markedet. Verden går fremover – og det gjør også den nye Hallberg-Rassy 37.

TEKST
& FOTO:
Jon Amtrup og
Andreas Holo

Da Hallberg-Rassy 36 ble lansert for 15 år siden, ble den raskt den største suksessen til det svenske verftet. Over 600 eksemplarer seiler i dag rundt om i hele verden, og mange har betegnet 36-foteren som den endelige cruisingbåten i den størrelsen. Det var første gang **German Frers** tegnet for Hallberg-Rassy-verftet, og hans linjer var et vesentlig bidrag til suksessen. Frers ga fart og volum til den ellers så trauste og trege **Ole Enderlein**-designen som verftet hadde holdt seg til frem til den dato.

Suksessen gjorde også at German Frers og Hallberg-Rassy fortsatte et samarbeid som bare skulle vise seg å bli stadig mer suksessrikt. Nå lager verftet kun båter som er tegnet av designeren, og da de endelig hadde skiftet ut alle modellene, var det dags for Frers å «tukle» med opphavet. Han fikk blanke ark av verftet til å tegne den nye 37-foteren, men selvfølgelig har han tatt med seg det beste som sitter i veggene blant båtbyggerne på **Orust** og kommet opp med en båt som er blitt vesentlig forbedret i forhold til arvtageren.

LIK, MEN FORSKJELLIG. Hallberg-Rassy 37 har bare en centimeter



lengre skrog enn sin forgjenger og er akkurat like bred. Men Frers har tatt andre grep på tegnebrettet, og de har forbedret fartsegenskapene i forhold til 36-foteren. Vannlinjen er hele 85 centimeter lengre, bunnen flatere og baugen er mye rettere enn på den tidligere modellen. Kjølens forlengning er 20 centimeter, og masten rager 16,75 meter over vannet, mot 15,5 meter på den gamle modellen. Det gir 3 kvadratmeter ekstra seilkraft.

– Vi ville forbedre seilegenskapene ytterligere. Denne modellen har et mer eggformet skrog enn forgjengeren, og det gir en mykere overgang i bølgene ved krenning. En annen bulb har gitt båten et lavere tyngdepunkt, og det gjør at hun er like stiv som før, forteller **Magnus Rassy** fra Hallberg-Rassy verftet.

UT AV KØEN. Vi prøveseilte båten en vakker høstdag mellom **Gullholmen** og **Lysekil**. Vi så kun én annen seilbåt ute på fjorden og kunne virkelig nyte den svenske skjærgården i ensomhet. Det er ikke ofte man kan være alene i de traktene, men med den farten som den nye HR 37'en viste, kan det i det min-

ste være mulig for eierne å komme seg ut av køen i leia.

Vi ble veldig positivt overrasket over farten. 17,3 sekundmeter trakk vi opp gennakeren, og med vinden 100 grader inn fra siden logget vi rett over 8 knop på flatt vann. Båten har baugspryd i syrefast stål som standard på sine nyere båter, og det er en finurlig løsning som i løpet av 1-2-3 lar seg montere og demontere. Den ekstra meteren foran baugen er gull verdt for å få litt ekstra løft og ikke minst ekstra duk på en asymmetrisk spinnaker.

15-5,5 m/sek lå vi jevnt mellom 6,6 og 6,9 knop i 100-110 graders vind. På kryssen tilbake fra Lysekil blåste det stødig 6 sekundmeter, og loggen bikket til tider over 7 knop. Båten reagerte lett på roret og føltes akkurat passe logrig.

På den litt åpne strekningen rett nord for Gullholmen var det litt ekstra motsjø, men 37-foteren holdt farten uten problemer og skled lett gjennom sjøene uten at det engang ble vått på teakdekket.

Rormannen har full oversikt fra posisjonen bak rattet i sentercockpiten, og det er behagelig å sitte i le med en hånd på rattet og nyte seilasen. Mannskapet vinsjer en-

klest inn genuaen når de står på dekk utenfor cockpit. Da har de tilgjengelig god armsleng og kan følge med på seilet mens det trekkes inn. Når alle kluter er vel på plass, kan du kripe i hi bak den store vindskjermen. Det er masse plass til kaffekopper og kart på hver side av nedgangen. Hallberg-Rassy foretrekker fortsatt å ha alle fall og nedhal foran på masten slik at cockpiten ikke blir fylt av tamper i alle mulige farger. På HR 37 har de imidlertid valgt å plassere en liten vinsj til linene som trekker rullestorseilet ut og inn, på styrbord kartbord ved siden av nedgangen til salongen.

Når båten likevel er utstyrt med rulle til både forseil og storseil (ikke standard, men de aller fleste kjøper det), er det svært sjelden du trenger å ta turen til masten. Den eneste gangen er stort sett når gennakeren skal heises, og det er det sjelden noen eiere av disse båtene gjør i mye vind. Dessuten gjør båtens høyde og de rolige bevegelsene i sjøen det til en relativt enkel balansekunst å ta seg frem på dekk i en blåst.

Rormannen har enkel tilgang til både gennakervinsjer og stor-

seilskjøtet som går på en løygang rett bak ham. Det gjør at båten enkelt kan seiles solo. Båten kommer standard med genuavinsjer i størrelse 48. Det er kraftig på en 37-foter, men så er verftet også kjent for heller å ta litt i enn å spare penger. Vant og stag på 10 millimeter understreker dette inntrykket. Alle strekkfiskbolter fyller dessuten hullene helt ut i rostjernene og togglene, noe som sørger for skikkelig fordeling av kreftene i beslaget og ikke uheldig punktbelastning. Storseilløygangen er av typen **Lewmar Ocean Range** størrelse 1, men den burde faktisk kanskje vært en størrelse større?

O' SVIGERMOR. Teakdekk er standard på alle HR-båtene. Det er imidlertid ikke svigermorsetet akter på pushpiten. Skulle jeg kjøpt en slik båt, hadde jeg nok bestilt et par av dem. Det er gir en god følelse å sitte akter på hekken på en sentercockpitbåt og bare nyte. Det er ikke bare svigermor som bør få sitte der. Da får du også en følelse av hvor stor båtene egentlig er. En båt med sentercockpit gir alltid inntrykk av å være mindre enn den er for den som står ved roret. ▶



◀ **COCKPITEN:** Rormannen sitter fint og har storseilskjøt og genuaskjøt innen rekkevidde.

▲ **DETALJER:** Bauglanternene sitter godt beskyttet. Det elektriske ankerspillet er ikke standard, men nærmest obligatorisk på en langdistansebåt som denne.

◀ **BAUGSPRYD:** Demonterbart baugspryd er standard og den gir gennakeren en kjærkommen meter forenom skroget.

Hallberg-Rassy 37 priser

Standard pris iflg. prisliste

kr 2 200 179

Storseil (Elvstrøm)	Standard
Genua (107%) (Elvstrøm)	Standard
Rullesystem (Furlex)	Standard
Bomtrett	Standard
Anker (2x20 kg Delta, 40 m kjetting)	Std
Kompass (Silva)	Standard
Logg (Raymarine ST 60)	Standard
Sprayhood	Standard
Fortøyingstau 6 stk	Standard
Fendere 6 stk	Standard
Kokeapparat/ovn	Standard
Trykkvann	Standard
Varmtvann (40 l)	Standard
Varmeapp. (Webasto 3500)	Standard
Toalett	Standard
Septiktank	Standard
Brannslukningsapparat (4 stk)	Std
Startbatteri (62 Ah)	Standard
Forbruksbatteri (245 Ah)	Standard
Frakt (lev. Orust)	Standard
Bunnstoff	Standard
Rigging/klargjøring	Standard

TUR-BÅT PRIS

kr 2 200 179



HYGGELIGE STUNDER: Med en slingrekant på salongbordet så hadde denne salongen vært tilnærmet perfekt.



▲▲ **AKTERLUGAREN:** Her er det lyst, luftig og godt med plass. Det lille setet mellom køyene er en praktisk detalj som er bekvem når en skal kle på seg i sjøen.

▲ **SPARKEPLASS:** V-køya i baugen er blitt langt med rommelig i HR 37 enn i forgjengeren, og velvoksne menn får plass til å rette beina.



BENKEPLASSEN: Kokken står trygt selv i høy sjø og innmaten i alle skapene kan innredes etter eierens koppe og kar.

► En liten, men viktig detalj som vil glede alle med båter som lekker vann gjennom rekkestøtter som har fått litt juling, er denne: festet til rekkestøttene er støpt inn i skroget og det er et lite lag med silikon rundt hver innfesting som skal ta av for støt slik at treverket ikke blir ødelagt. Det gjør rekkestøttene lekkasjefri og bidrar også til å gjøre skroget ennå stivere.

EKSTRA PLOSS. Det er mer enn nok plass til fendere, tauverk og annet man alltid trenger i lagerrommene i cockpiten, i baugen og på hekken. Gassen har et eget rom på babord side, og det er plass til to gassflasker der. Og da snakker vi ikke om 2 kilos flasker. Nei, her er det god plass til skikkelige 6 kilos flasker med propan.

– Akterspeilet er rettere på den nye modellen. Hver centimeter vi vinner kan benyttes på mer plass innvendig. Det er også derfor leideren ned til badeplattformen er utvendig. Badestigen er felt ned i hekken slik at den er helt flush, forteller Magnus Rassy.

SPEILVENDT. Det er først når du stikker hodet ned i båten at du legger merke til de åpenbare forskjellene fra den gamle 36-foteren. Verftet og Frers har blant annet speilvendt båten under dekk. Byssa ligger nå på babord side, og her er det nok plass – og ikke minst sikker plass – til å utfolde seg ved kjelene. Det er utformet som en C slik at kokken står trygt i de fleste sjøforhold, og det er godt med benkeplass.

Utstyret står også trygt innenfor de høye slingrekantene, som også har innfreste gripetak. Skapene har et pinnesystem som gjør at eieren kan tilpasse dem til hva slags utstyr han vil ha der inne. Det meste bør kunne stå fjellstøt i sjøen.

Kjøleboksen er en rommelig af-fære, men hvorfor har ikke vef-tet valgt kjølemagasin som standard på fordampere? Isolasjonen i boksen på kun 40 millimeter er altfor lite for dem som har tenkt å bruke denne i varmen. Selv på varme sommerdager i våre farvann vil du merke at kompressoren går unødvendig mye. Dette burde vært gjort bedre på en ellers velutrustet og gjennomarbeidet båt.

Fotpumpen til ferskvannet er standard og vil være en trygg detalj for de som har tenkt seg over et eller flere hav. Kjølekompressor, trykkvann som gir både varmt og kaldt vann, er standard.

LYST MED UTSIKT. Kartbordet ligger på styrbord side rett ved nedgangen, og det er en befrielse å se at det fortsatt lages kartbord som gir seilere muligheten til å utfolde seg med store kart, og samtidig ha plass til å montere instrumenter som kartplotter m.m.

Hallberg-Rassy bruker alltid mye vakkert treverk i båtene sine, og det gjør ofte at det kan bli litt mørkt under dekk. Denne modellen gir imidlertid et lyst inntrykk. Fordi fribordhøyden er redusert ørlite grunn og ruffen hevet, gir det større vinduer som lyset kan slippe gjennom. Det gjør også at du kan se ut på livet utenfor når du er nede – du ser ikke bare fuglelivet.

Alt treverket er lakkert med minimum seks lag syreherdende lakk for lang holdbarhet. Alle sideventilene er fra Lewmar og spesialbestilt til det svenske verftet med aluminiumrammer rundt glasset. Det er meget bra og solid. Her skal det mye til at det blir lekkasjer. Lukken på fordekk var av det tynne og elegante slaget, men ettersom dette skal være en båt som skal kunne seile på alle hav, kunne det kanskje vært en idé å velge en mer robust luke med høyere karmen som tåler mer juling fra genuaskjøtet uten å bli bøyd.

Alle lukene som er skåret etter at dekket er støpt i ett, er laminert igjen rundt kanten slik at det ikke er fare for at vann skal trekke inn i skroget ved eventuell lekkasje rundt lukene. Det er en viktig detalj som ikke alle båtprodusenter tar hensyn til.

GOD PLOSS. Gangen akterover til eierens lugar er blitt høyere enn i 36-foteren, og det er skaplass ute i borde. Akterlugaren har god plass til tre personer – en enkel og en dobbelkøye, og enda mer skap-plass som skulle tilfredsstillende de fleste. Verftet har også fått plass til et praktisk sete mellom de to køyene. Det er ikke særlig stuerom under køyene, for der har batteriban-ken fått plass.

Salongen har god plass til seks personer i hyggelig lag, men båten bør helst ligge i ro. Det er ingen slingrekant på salongbordet. Alle skapene i salongen har god lufting over skapdørene slik at fuktighet ikke skal samle seg. Det samme gjelder skapene i den rommelige piggen.

GOD SPARKEPLASS. V-køya i baugen har godt med beinplass og begge sengene er hele 2,12 meter lange.

Under køyene er det en gigantisk stueplass, og det er masse bein-plass på dørken. En fin detalj ved alle madrassene om bord er at de er i en sandwich-konstruksjon med forskjellige hardhetsgrader i forskjellige lag for å få optimal sovekomfort. Det er store huller i sengebunnene for å gi god lufting til madrassen.

Toalettet er lyst med en skylight som er melkefarget for å slippe inn lys – men ikke nysgjerrige blikk. Velplasserte rekker til å holde seg fast i er fornuftig plassert. Klosettet mangler vannlås, og det bør det være på en båt som er beregnet på å seile hvor som helst i alt vær.

Alle dørplater og luker under køyer og benker er løse og ikke hengslet og sikret. Dette er svært vanlig på andre båter også, men ikke desto mindre helt uakseptabelt på en båt i kategori A. Hallberg-Rassy gjør dette på de større båtene, men bør følge den tradisjonen også for denne modellen.

DERFOR SPEILVENDT. Grunnen til at båten er blitt speilvendt i forhold til 36-foteren, har sin årsak i motoren. Den doble døren i sidegangen som leder inn til motorrommet, gir deg enkel tilgang til den rette service-siden på den nye **Volvo Penta D2-55**-motoren, en motor som passet denne båten perfekt. Her er det krefter å rutte med i massevis selv om vind og sjø går deg i mot.

Motorrommet på de forskjellige modellene er en av stolthetene til verftet, og selv på 37-foteren er det enkelt å krabbe inn i selve rommet. Her inne blir alt elektrisk mon-

tert: Trykkvannpumpe, varmtvannstank og alt annet du måtte ønske å sette inn. Det store rommet gjør at du enkelt får tilgang til å gjøre reparasjoner eller montere nytt utstyr. Tankene i syrefast stål er plassert sentralt i kjølområdet. Dette nyttiggjør vanligvis ubrukelig plass og plasserer vekten i senter og langt nede, men du kommer ikke til alle kjølboltene. Denne plasseringen gjør også at det er umulig å drenerer bunnslammet fra tanken, men tankene har heldigvis skikkelige mannhull, men hvorfor bruker ikke verftet syrefaste bolter til å feste mannhullene med? Vanlige jernbolter kan fort bli ubehagelige å ha med å gjøre om det kommer salt fuktighet til.

Motorrommet er dessuten godt isolert slik at du får minimalt med motorstøy under gange. Vi gjorde enkelt 8,6 knop på turtall 2850 i 5 sekundmeter motvind og det hele gikk stille for seg.

DET ELEKTRISKE. Det elektriske i båten var svært ryddig og oversiktlig. Dette kan verftet. Bortsett fra motoren, er det et to-polet anlegg om bord, og det er enkelt å trekke kabler til nytt utstyr ved at verftet har lagt inn mange kabelbaner rundt omkring. Batteribanken består av et 12 volt 62 Ah batteri for motoren, og 4 stk 6 volts forbruksbatterier koblet slik at du har 12 V og 245 Ah å rutte med til alt det andre om bord. Disse forbruksbatteri-ene er skikkelige (og dyre) traksjonsbatterier for lang holdbarhet og tilpasset bruken vi har på sjøen. Meget bra.

Blant strømkablene om bord er noen fortinnete, men mange er også vanlig ledning. Kanskje en idé for verftet å følge det de fleste amerikanere etterspør; fortinnete ledninger over alt. Det er dyrt, men uovertruffent når det gjelder motstandsdyktighet mot korrosjon i salt miljø. En fin detalj er bryteren ved pidestallen for nød-lensepumpen.

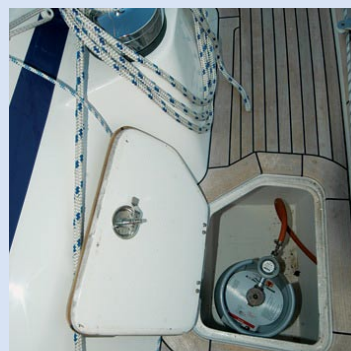
Skroget er i glassfiberarmert isopolyester for motstandsdyktighet mot vanninntrenging. Det er enkeltlaminat under vannlinjen, men med **Divinycell** PVC-skum over for å isolere mot varme og kulde.

DE SMÅ DETALJENES MOR. Hallberg-Rassy har de siste årene mottatt en strøm av internasjonale priser for en rekke av sine nye modeller. Kvalitet, håndverkerstolthet og vel fungerende løsninger er det som kjennetegner båtene og arbeidet som verftet gjør. De lager båter som de fleste seilere med hang til cruising i komfort kan være veldig stolte av å eie – og de fleste er akkurat det. Det blir derfor ofte en jakt på de små detaljene for de som prøveseiler båtene –for helhetsinntrykket er som regel alltid veldig bra. Så også med denne 37-foteren.

Så gjenstår det å se om Hallberg-Rassy 37 blir en like stor salgssuksess som den gamle 36-foteren. Det er ingen tvil om at Hallberg-Rassy har gjort sitt ytterste for akkurat det. ■

Hallberg-Rassy 37

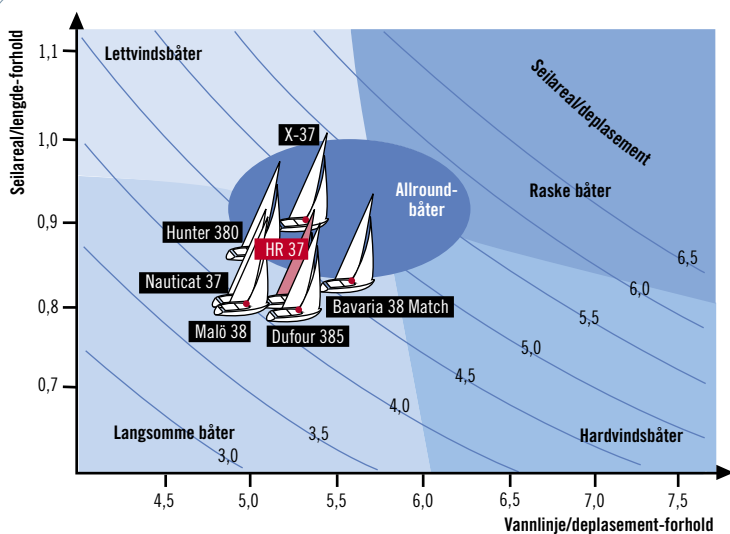
Lengde over all (skroglengde)	11,32 m
Lengde i vannlinjen	10,20 m
Bredde	3,55 m
Dypgang	1,90 m
Deplasement	7 500 kg
Ballast i kjølen	3 200 kg
Storseil	36,4 m ²
Kryssfokk	32,7 m ²
Genua	41,0 m ²
Spinnaker	114,0 m ²
Motor: (Volvo Penta MD2040)	55 hk
Vanntank	400 l
Drivstofftank	340 l
CE-kategori	A
Konstruktør	German Frers
Verft	Hallberg-Rassy, Sverige
Importør	Pollen Maritime, Vetre Tif.
Tlf.	917 71 451
Web	www.hallberg-rassy.se



STOR Plass: Det er plass til to 6 kilos flasker med gass i eget rom.



BATTERIER: Et startbatteri og fire 6 volts transaksjonsbatterier til forbruket er en dyr og meget god løsning.



FARTSDIAGRAM: Basert på de ulike båtens brosjyredata plasseres de slik i SEILmagasinet's fartsdiagram. Som seilareale er fokk og storseil lagt til grunn. Diagrammet viser at HR 37 ikke ligger langt unna den nye Dufour 385 når det gjelder forholdsverdier. For nærmere forklaring av fartsdiagrammet, se Teknisk Forum i denne og foregående utgave av SEILmagasinet.



LEKEPlass: Størrelsen på motorrommet er en egen stor detalj ved alle HR-båter. Selv i 37-foteren er det god plass til å kripe inn. Andreas Holo sjekker Volvoen.