



Hallberg Rassy 42

Dal cantiere scandinavo Hallberg Rassy, il nuovo 42' da crociera pura disegnato da German Frers, si colloca per qualità e prestazioni tra i migliori della categoria.

di **CRIS BORDIGNON**

L'Hallberg Rassy 42 è l'espressione pura di una moderna imbarcazione da crociera senza compromessi. Dalla configurazione con pozzetto centrale, all'albero poggiato in coperta, al timone incernierato da uno skeg e a una miriade di particola-

ri, tutto è impostato a rendere confortevole e funzionale la crociera. Le prestazioni sono garantite dalla mano che ha firmato il progetto, l'argentino German Frers. La robustezza della costruzione, da sempre parametro distintivo degli Hallberg Rassy, e la loro comprovata durevolezza, rendono ogni modello prodotto dal cantiere quasi un investimento.

Prendendo in considerazione le dimensioni, il dislocamento e la superficie velica, notiamo che questo 42 è più invelato a confronto del modello passato, ma sempre meno delle imbarcazioni da crociera della stessa taglia.

Design

La barca ha un cavallino ben avviato, slancio di prua e di poppa contenuti ma non assenti e, quindi, è globalmente ben proporzionata. Il para spruzzi, elemento presente su tutta la

gamma del cantiere, pur rappresentando un ottimo riparo dagli schizzi e dalle onde, rovina un pò la linea della tuga che, pur occupando quasi tutta la coperta, è profilata e si sposa benissimo con il design generale.

Molto azzeccata la doppia banda blu sotto il bottazzo e sul galleggiamento che ingentilisce la linea dell'imbarcazione. La piccola impavesata, oltre che per la sua funzionalità, contribuisce a impreziosire la barca.

Linee d'acqua

La carena del 42 è un compromesso tra comfort e prestazioni. La chiara impostazione dislocante si manifesta, oltre che dal peso della barca, anche dalle sue linee d'acqua, stellate a prua, tonde al centro e con le uscite di poppa che tendono lievemente ad appiattirsi. Un dato importante che distingue questo 42



dalla maggioranza dei pari misura, è che il suo essere dislocante è senza compromessi, il che rispecchia la filosofia del cantiere da sempre, indipendentemente da chi sia incaricato della progettazione. In questo caso riteniamo che Frers abbia interpretato al meglio quanto richiesto dal cantiere.

Piano Velico

Il progettista ha disegnato il piano velico all'impronta dell'efficienza e della praticità d'utilizzo. La superficie velica con il set fornito dal cantiere (randa e fiocco al 100%) è di 89 metri quadri. Certamente non molto per un'imbarcazione di questa stazza. Per le arie mediterranee è certamente consigliabile dotare la barca di un genoa al 150%.

Armo e attrezzatura di coperta

La barca è uno sloop armato in testa. L'albero

prodotto dalla Selden Mast è in alluminio anodizzato ed è attrezzato con due ordini di crocette. La geometria del sartiame è del tipo discontinuo (la regolazione dell'intermedia avviene sulla prima crocetta) ed essendo l'albero poggiato in coperta, vi sono quattro sartie basse (due per lato). Il sartiame è realizzato in cavo spiroidale in acciaio inox Aisi 316 e di serie vengono forniti dei tubi di alluminio a protezione degli arridatoi.

La sartia bassa avanzata elimina lo stralzo lasciando libero il triangolo di prua.

L'avvolgifiocco sempre della Selden è di serie come il vang rigido.

Due winch self tailing sono montati sull'albero per la manovra delle drizze, con a monte quattro stopper che liberano il verricello a regolazione ultimata. In pozzetto troviamo altri quattro verricelli autostrozzanti di cui, due per il controllo delle scotte del genoa e due per la regolazione della scotta randa. Il trasto è montato sulla coperta a poppavia della timoneria in corrispondenza della parte terminale del boma. In corrispondenza della cabina di prua, del bagno di prua, della dinette e della cabina di poppa sono montati sulla coperta dei passauomo di grandi dimensioni, a favore dell'aerazione e della luminosità interna.

Sei oblò per lato sono montati sulla mastra della tuga. La ferramenta di coperta, tutta di fattura assai raffinata, è di acciaio inox Aisi 316 lucidato a specchio.

Interni

Il cantiere propone due suddivisioni interne che si distinguono per il numero di cabine di poppa. La versione armatoriale prevede una cabina con un letto matrimoniale al centro e due poltrone di fronte al tavolo da pranzo, mentre nell'altra vengono realizzate due cabine doppie e la seduta di fronte al tavolo è creata con un divano unico. Tutti gli interni sono realizzati in mogano trattato con una finitura satinata. Il paiolato è di compensato di teak con strisce di acero, con una finitura lucida. La celettatura è costituita da pannelli di compensato marino rivestiti con vin pelle e separati da righe di mogano.

In dinette il divano attorno al tavolo offre una comoda seduta e la parte di sinistra può essere utilizzata in tutte e due le versioni, anche come letto. L'altezza interna è di due metri. La zona cucina ha due vani ghiacciaia a pozzetto, un lavabo con due vaschette e una cucina a tre fuochi con forno. I bagni, uno a poppa e l'altro a prua, sono tutti in laminato sintetico bianco con un carabottino in teak come paiolato. Nella cabina di prua vi è un comodo letto matrimoniale. Elementi di pregio sono i rivestimenti delle fiancate delle zone letto, tutti costituiti da un dogato di mogano montato per chiglia.

Materiali e tipo di costruzione

Lo scafo è costruito in solidi di resina poliestere isofalica e tessuti di vetro. La laminazione avviene manualmente; infatti il cantiere ha una struttura appositamente dedicata

per lo stampaggio della vetro resina. Sopra la linea di galleggiamento, internamente, lo scafo ha un rivestimento di Pvc con le funzioni di coibente. Il gel coat è della qualità migliore e riveste sia esternamente che internamente lo scafo e tutti i laminati. Tutte le zone soggette a stress sono rinforzate con strutture longitudinali e trasversali. La coperta utilizza gli stessi materiali dello scafo ma è realizzata in sandwich.

In questa circostanza le zone di ancoraggio delle attrezzature sono in laminato pieno. La coperta e la tuga sono rivestite da uno splendido dogato di teak birmano. Sopra la piccola impavesata è applicata una "falchetta" in teak massiccio, che talvolta può avere le funzioni di bottazzo ed è un elemento che distingue da sempre tutti gli Hallberg-Rassy.

Impianto elettrico

A bordo vi sono due circuiti separati, uno alimentato da una batteria da 120 ah con una tensione di 12 volt dedicato all'avviamento del motore, l'altro con la stessa tensione ma con batterie per 420 ah per i servizi. La ricarica delle batterie avviene tramite l'alternatore del motore che è da 50 a. Il quadro elettrico è posizionato su un pannello abbattibile sopra il tavolo di carteggio ed è composto da interruttori magnetotermici con potenze di distacco in relazione alle utenze che intercettano. Tutti i fili elettrici sono antiurto, antitopo e sono incanalati in tubature interne ai rivestimenti.

Motorizzazione

Il motore trova il suo alloggiamento in un vano coibentato di grandi dimensioni, posto sotto il pozzetto.

Questa vera e propria sala macchine può ospitare anche un gruppo elettrogeno, un boiler e un raddrizzatore di corrente. Il motore è montato su dei basamenti in vetro resina "massiccio" per un perfetto ancoraggio e uno smorzamento delle vibrazioni. La potenza installata è di 56 kw pari a 76hp. La trasmissione è con asse e l'elica fornita di serie è una tre pale fissa. Il serbatoio del carburante è posizionato sotto il paiolato della dinette, è in acciaio inox e contiene 420 litri che garantiscono un'autonomia di 480 miglia ad una velocità di 6,9 nodi.

Prestazioni

Dal diagramma in nostro possesso, che mostra le velocità medie in relazione all'angolo e all'intensità del vento, possiamo estrapolare che la barca ha un aumento lineare della velocità all'aumentare delle condizioni. Con 20 nodi di vento la barca di bolina viaggia a circa sette nodi di velocità media.

Conclusioni

Questo 42' ci piace in ogni suo particolare. Di spicco, la costruzione, i materiali impiegati, la lavorazione degli interni e l'essere una barca da crociera pura senza compromessi. Tra i pregi l'alto valore commerciale dell'usato. Non ci entusiasmano invece l'albero appoggiato in coperta e le dimensioni della ruota del timone. ■

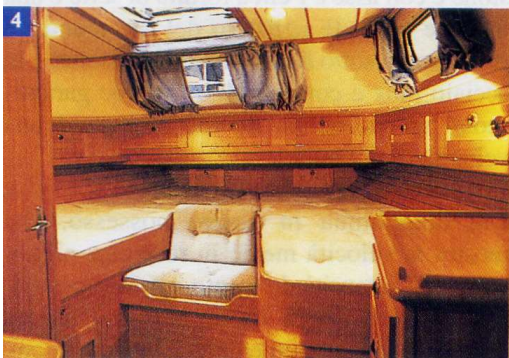
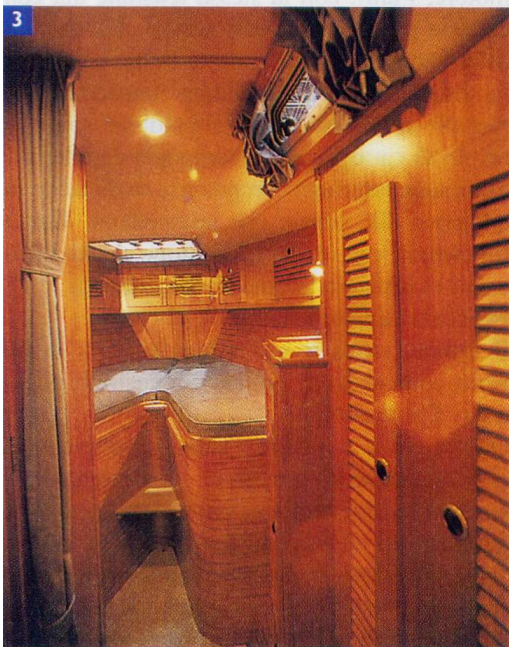


Foto 1 - La dinette vista da prua. Da notare l'impostazione classica con il tavolo con alette al centro e i due divani laterali sfruttabili anche come letti. Separate da una mezzeparatie le zone cucina e carteggio.

Foto 2 - Il locale bagno con gli armadietti e il lavabo con la rubinetteria a doccia estraibile.

Foto 3 - Vista da poppa della cabina di prua. Da notare i rivestimenti delle murate di fianco ai letti.

Foto 4 - La cabina di poppa nella versione a due letti separati con divanetto al centro.

Foto 5 - La cabina di poppa con le stipette e gli armadi.

Foto 6 - Vista particolare della zona pranzo con il tavolo in primo piano.

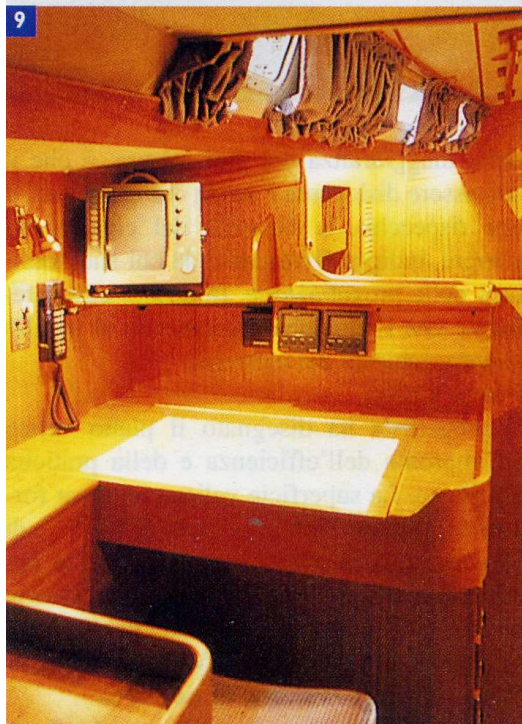
Foto 7 - Il corridoio di comunicazione tra la dinette e la cabina di poppa. In primo piano vediamo il tavolo di carteggio con il Vhf montato a parete e, a seguire, la seduta con la libreria e vano portaoggetti e un mobile con tenitore con ripiano bordato. Sullo sfondo, il quadro elettrico e i pannelli di controllo del riscaldamento e del raddrizzatore.

Foto 8 - Primo piano sulla zona cucina.

Si vede la configurazione a U che dà la possibilità di lavorare anche in condizione di mare mosso. Di pregio la cassettera con ben sei cassetti tutti molto profondi, la cucina in acciaio inox e il lavabo a due pozzetti.

Foto 9 - Particolare del tavolo di carteggio visto da poppa. Sulla semiparatie divisoria trovano alloggio i ripetitori del log e il plotter cartografico.





HR 42

Progetto German Frers

| | | |
|-----------------------------|-------|----------------|
| Lunghezza ft | 13,22 | m |
| Lunghezza gall. | 11,96 | m |
| Larghezza max. | 3,95 | m |
| Dislocamento | 12,50 | t |
| Zavorra | 4.700 | kg |
| Pescaggio | 2,45 | m |
| Motore | 76 | hp |
| Serbatoio acqua | 685 | l |
| Serbatoio nafta | 420 | l |
| Cabine | 2 | |
| Cuccette | 6 | |
| Sup. vel. | 89 | m ² |
| Albero Selden Mast | | |
| Attrezzatura di cop. Lewmar | | |
| Motore Volvo Penta | | |
| Costruzione Vtr | | |
| Cantiere Hallberg-Rassy | | |

Importatore

T Yachts

Via Salento 12 - 00162 Roma

Tel. 06 442906

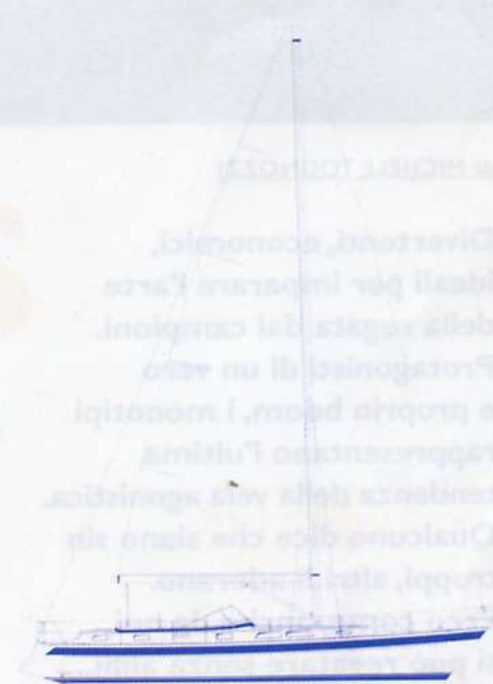
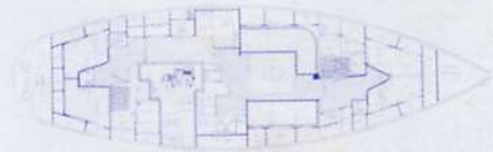


Foto 1 - In primo piano il tientibene di alluminio montato sulla cornice del paraspruzzi.

Foto 2 - Particolare dell'apertura del paraspruzzi con i compassi che regolano l'inclinazione del vetro apribile. Nella foto in basso i ripetitori degli strumenti.

Foto 3 - Il vang meccanico con il paranco per la regolazione.

Foto 4 - Winch piatto a circuito continuo per manovrare l'avvolgiranda. A sinistra il meccanismo per alloggiare lo strallo di trichetta.

Foto 5 - Lay out del triangolo di prua con in primo piano il passauomo e a seguire la presa d'aria con protezione in tubo, il verricello salpancora.

Foto 6 - La particolare forma antiacqua del passacavi elettrici.

Foto 7 - Vista da poppa della plancia strumenti con la stazione del vento, le casse dello stereo e la ghigliottina del tambuccio.

