



Hallberg-Rassy 57 är en segelbåt för riktig havssegling. Rullsegel och elmanövrerade vinschar gör hanteringen enkel.

# Hallberg-Rassy gör det igen

Segelbåten Hallberg-Rassy 57 har "mer av allt" och är en riktig havskappseglingsbåt. Orustvarvet visar hur båtar i det här segmentet ska byggas. Text & foto: Axel Nissen-Lie

**CENTERCOCKPITBÅTAR** behöver inte vara konservativa. Jag hade en idé om att tiden hade gått ifrån det här konceptet, men det var innan jag hade seglat Hallberg-Rassy 44. Med den nya 57-fotaren och även HR 340 från 2017 ser vi att detta koncept från Magnus Rassy och Germán Frers kan skalas både upp och ner.

Hallberg-Rassy 57 är inte en båt för vem som helst. Priset börjar på 20 Mkr, men båten vi seglade kostade hela 25 Mkr fullt extrautrustad.

Vi seglade HR 57 i två dagar i slutet av augusti utanför Ellös, båda gångerna under lätta förhållanden. Den första rundan seglade vi i skärgården med Code 0 i 3-4 m/s vind. Det stora seglet genererade god fart och vi noterade 6-7 knop på loggen. Det blev många kursändringar, men med tryckknappar var det enkelt att trimma seglen.

**ANDRA DAGEN VAR** det lite mer vind och vi satte kurs ut mot havet. På slören gjorde vi upp emot 10 knop i 6 m/s vind och på kryss

låg farten på 7-8 knop. Vi seglade med en måttlig krängningsvinkel och den tunga båten gick rakt genom sjön utan antydan till pendlingstendenser. Hallberg-Rassy 57 är en stor och tung båt, utomskärs märkte vi fördelarna med detta.

Enligt polardiagrammet ska 57-fotaren segla 12,5 knop i 15 m/s på slör. Med den farten är det möjligt med dagsetapper upp emot 300 Nm.

Dubbla roder ger bättre grepp, men fördelarna blir riktigt tydliga under tuffare förhållanden än

vad vi hade. Vi fick inte heller uppleva fördelarna med båtens tunga köl. Medan andra varv har reducerat kölvikten med breda skrov som ger högre stabilitet, så har Hallberg-Rassy båda delar. Hög kölvikt kräver kraftigare dimensionering, vilket ger ett högre pris, men det ger också bättre segling under krävande förhållanden.

**MEDAN MODERNA BÅTAR** har fått enorma sittbrunnar tack vare ökad skrovbredd är sittbrunnarna i centercockpitbåtarna fort-





## Hallberg-Rassy 57

<b>Skrovlängd:</b>	17,44 m
<b>Totallängd:</b>	18,44 m
<b>Vattenlinje:</b>	16,77 m
<b>Bredd:</b>	5,15 m
<b>Djupgående:</b>	2,43 m* standard
<b>Deplacement:</b>	28 ton olastad
<b>Kölvikt:</b>	9,9 ton
<b>Segelyta:</b>	163 m <sup>2</sup> med genua
<b>Segelyta:</b>	181 m <sup>2</sup> , max krysställ
<b>Motor:</b>	Volvo Penta D4-180 (180 hk)
<b>Bränsle:</b>	1 050 liter
<b>Vatten:</b>	1 030 liter
<b>Hålltank:</b>	2x105 liter
<b>Pris:</b>	från 19 Mkr
<b>Info:</b>	www.hallberg-rassy.com

farande små och trånga. I den här båten ser vi hurdan en sådan här sittbrunn ska vara. Jag har seglat centercockpitbåtar med dubbla rattar tidigare, men på den här 57-fotaren är det möjligt att sitta och styra väl skyddad och även ta plats på sidorna för bättre utkik.

Trots storleken är segelhanteringen enklare än på de flesta båtar. Det finns tre vinschar i sittbrunnen – en för storseglet och två för förseglen – alla inom räckhåll för rorsman. Akterstaget, kicken och rullsystemen är elektriska eller hydrauliska. Samtliga sköts med tryckknappar, vilket även gäller vinscharna.

**VARVET HAR INTE** sparat på elektroniken. Det sitter en plotter i båda piedestalerna och en vid nedgångsluckan. Över nedgången finns även en kompass och övriga instrument väl synliga.

Däcket är rejält brett. Med indragna undervant är det enkelt att röra sig på båten. Däckshuset går bara fram till masten och ger ett stort, flushat fördäck. Även akterdäcket är väl tilltaget.

Akterspeglens kan öppnas med en stor lucka som även fungerar som badplattform. Här finns även ett stort stuvutrymme.

Riggen saknar backstag och har separerade topp- och undervant (Hallberg-Rassys uppfinning) för enkel passage. Medan de flesta Rassybåtarna har masten stående på däck står masten på kölen i den här båten. Bogsprötet, som har flera funktioner, är en integrerad del av skrovet.

Det är lätt att känna igen sig i en Rassybåt under däck, men testbåten hade en inredning i ek som gav ett ljust intryck. Vindrutorna är större och den ljusa inredningen känns modern. Per-



Båtens enorma bredd akteröver gör kabinen extra stor.



När aktern öppnas kommer badplattformen fram, med ett stuvutrymme.



Testbåten hade inredning i europeisk ek. Sittplatsen runt salongsbordet kunde ha varit bättre utformad.

sonligen tycker jag att mahogny passar bättre i en Hallberg-Rassy.

**HELA INREDNINGEN ÄR** på samma nivå, vilket gör det enklare att röra sig ombord. Mer volym i båten har gjort akterkabinen mycket stor. Det hade nog fått plats med ett jolleggarage, men ett större aktergarage hade tagit utrymme på längden i akterruffen.

Kartbordet är som det ska vara, vilket även gäller pentryt. Salongen är L-formad med en liten ”puff” på motsatta sidan av matbordet. Det finns sittplatser till lika många som båten har kojplatser för.

57-fotaren har tre kabiner, men inte fler kojplatser än HR44. Varje gäst har dock mer plats. Förkabinen har mycket mer plats än i den 55-fotare som båten ersätter. Det kunde vara en fördel med skrofvindster i de förliga

kabinerna, men varvet har prioriterat säkerheten.

Det är överraskande enkelt att segla Hallberg-Rassy 57, tack vare att båten är utrustad med avancerade lösningar som är en bra hjälp. Den har nedsänkbara bogpropeller fram och bak, elektriska och hydrauliska system för många funktioner. Pentryt med elektrisk kokplatta kräver mycket ström som levereras av en generator (standard) och litiumbatterier.

**57-FOTAREN ÄR MYCKET** dyr i inköp och blir dyr att äga eftersom den kräver professionellt underhåll. Nyheten är imponerande, men 44-fotaren från samma varv ger mycket av samma sak och framstår närmast som billig i sammanhanget. ☺

**Fotnot:** Båten visas på Allt för sjön i Stockholm 1–10 mars.