

Degelijk, doordacht en verrassend snel

Testimpressie Hallberg Rassy 342

Wat moet je doen als botenbouwer, wanneer je een goed model hebt, waarvan er in tien jaar tijd al meer dan 500 zijn verkocht. De ene bouwer bouwt het zelfde schip nog tien jaar door en de andere maakt het zelfde model gewoon iets groter. Maar dat is niets voor Hallberg Rassy. Want zij hebben hun 34 voeter op een aantal punten radicaal vernieuwd en brengen met de 342 een heel nieuw schip op de markt. Met dezelfde kwaliteiten als de oude 34, maar toch nog weer beter. Een ECB test door Epco Ongering

Bestseller

Toen een jaar of tien geleden de nieuwe HR 34 op de markt kwam, waren de reacties van pers en publiek laaiend enthousiast. Het ontwerp liep veel sneller dan de wat bedaardere andere Rassy's en was opvallend praktisch en comfortabel in vergelijking tot andere schepen uit deze klasse..En tien jaar lang bleek de HR 34 een echte "bestseller". Maar HR wil af van de naam alleen onverwoestbaar en degelijk te zijn, en geeft met dit nieuwe model zelfs blijk van sportieve aspiraties. De Argentijnse huisontwerper Germán Frers kreeg de opdracht mee het onderwaterschip volgens de laatste inzichten te ontwerpen en het interieur aan de moderne eisen van een tien meter jacht te laten voldoen. Het snelheidspotentieel moest net zo veel aandacht krijgen als de degelijkheid van de constructie. Het is de klasse van Frers, dat het nieuwe jacht er van buiten direct herkenbaar als een echte Hallberg Rassy uitziet. Je zou het ontwerp als sportief met een klassiek accent kunnen beschrijven. Pas als je goed kijkt, vallen de verschillen ten opzichte van het oudere model op.

Beter zeilcijfer

De vier centimeter, die het schip in totaal langer is geworden, vallen in het niet bij de 40 cm verschil in waterlijn lengte ten opzichte van de oude 34. Dat duidt op een stompere boeg en een rechttere spiegel. Maar daar opvallender is de verandering aan het vlak. De intreehoek is scherper geworden, waardoor het beter door de golven snijdt en het vlak loopt uit naar een breder, vrij plat achterschip. Bij de spiegel is het nieuwe schip ruim 15 cm breder geworden en het vlak heeft dus de bekende druppelvorm. Hierdoor ondervindt het jacht bij weinig wind slechts een geringe weerstand en laat het water gemakkelijk los. Het zeiloppervlak is eveneens toegenomen, met 5 m², en dit is vooral voor rekening van het grotere grootzeil gekomen. Als we het zeiloppervlak van beide schepen ten opzichte van de waterlijn lengte uitzetten, valt op dat de waardes van de oude 34 en de nieuwe 342 gelijk zijn gebleven. De mast wel is ruim een halve meter langer geworden en de Genua is wat verkleind. Ten opzichte van de onveranderde waterverplaatsing van 5300 kilo geeft de toegenomen hoeveelheid zeil wel een iets beter "zeilcijfer", een maat die door onze Oosterburen zo mooi wordt aangeduid als "Segeltragezahl". Deze verhouding tussen zeiloppervlak en waterverplaatsing bedraagt 0,44 ten opzichte van 0,43 voor de 34. Dit cijfer geeft dus de verhouding tussen gewicht en voortstuwend vermogen weer. Voor cruisers zijn waarden rond de 0,40 normaal en de racers beginnen bij 0,50. Tot

slot van de conceptveranderingen is de loden kiel 150 kilo lichter geworden en steekt met 182 drie centimeter minder diep. Eventueel is ook een versie met een 157 cm diepgang verkrijgbaar. Het sturen gebeurt via een spaderoer, dat in de standaarduitvoering met de helmstok wordt bediend. Een stuurwiel met stangensysteem is natuurlijk als optie mogelijk.

Chique en slipvast

Bij de constructie is niet van het beproefde Hallberg Rassy concept afgeweken. Romp en dek worden hand lay-up gelamineerd en voor de romp wordt volglas laminaat met isophtaalhars gebruikt. In het dek en de opbouw wordt op de meeste plaatsen een sandwichconstructie met Divynycel schuimkern toegepast. Romp en dek worden aan elkaar vast gelamineerd en scheeps ingetimmerd met mahoniehout. Een ander uiterlijk kenmerk van de Zweedse degelijkheid is de grote hoeveelheid verwerkt teakhout op het dek, de potdeksels en de handgrepen op de het kajuitdak. Het geeft een chique uitstraling aan de jachten en is tevens uitstekend slipvast. Alle delen zijn onberispelijk verwerkt en samen met de dikte van 12 millimeter garandeert dit, mits goed onderhouden, dat het schip er na een generatie zeilplezier nog voortreffelijk uitziet. Vanwege de kwaliteit van de constructie zijn de Hallberg Rassy's dan ook opmerkelijk waardevast.

Ademnood

Het interieur heeft niet alleen een facelift ondergaan, maar is vooral vergroot. Dankzij de breder spiegel is de achterkajuit ruimer en is het bed 3 cm langer (206 cm) en maar liefst 11-16 cm breder geworden (111-176 cm). In deze ruimte is wel een beperkte kruiphoogte onder het voetengedeelte van de binnenste kooi, maar door de enorme breedte kun je er toch uitstekend met twee personen liggen. Deze hut heeft maar liefst drie patrijspooten, waardoor ventileren en doortochten prima mogelijk zijn. Ook in de salon kun je niet over ademnood klagen, want daar zijn naast de vier patrijspooten ook nog twee dorades en het mega dakluik van 60 x 60 open te zetten. (scharniert aan de boegzijde). In het dak van de voorhut is eveneens een 60 x 60 luik gemonteerd. Dit klapt in de goede richting open (scharniert aan de spiegelzijde) en maakt daardoor de ventilatie én de passage van de spinnakerzak een stuk gemakkelijker. Dankzij de stompere boeg en het verplaatsen van de watertank kon het bed voorin 20 cm verlaagd worden. Het is nu goed voor twee lange volwassenen, doordat de buitenmaten zijn toegenomen naar 214 cm lengte bij 75 (voeteneind) tot 207 cm. In elke hut is een hangkast en in de natte ruimte tref je nog een natte hangkast aan. En alle kasten zijn natuurlijk geventileerd en uitstekend afgewerkt.

Mantelbuizen

Het kombuisje is beperkt in afmetingen, maar aan de praktische indeling is te zien dat echte zeilers bij het ontwerp betrokken zijn geweest. Laatjes voor het bestek, schuifkastjes voor het kommaliewant en de chocopasta, kastjes voor de pannen en de vuilnisbak, alles heeft zijn plaats gekregen. Een opklapbaar snijplankje vergroot het werkoppervlak moeiteloos met 40 x 32 cm. En doordat

het tweepits gasfornuis met oven afdekbaar is, kun je de keukenruimte niet als excuus aan te voeren voor een eenpansmaaltijd. Zelfs op zee kun je goed uit de voeten want er is een stevige rvs beugel waar je de lifeline aan vast kunt klippen. De koelkast heeft 75 liter inhoud en voor warm water aan boord is een Isotherm boiler met een capaciteit van 24 liter. Een praktisch detail is de magneet die het koelkastdeksel vasthoudt als je een biertje uit de diepte moet pakken. Die praktische en fraaie magneten worden ook gebruikt om de deuren open te houden. Tot slot moet ook nog van het hart dat de gasinstallatie bij de oven voortreffelijk is aangelegd. Alle leidingen, niet alleen die van het gas, maar ook van de elektriciteit lopen door mantelbuizen, waardoor de kans op storingen wordt geminimaliseerd.

Wurggreep

Aan stuurboord is de navigatiehoek. De tafel is ruim genoeg om een dubbelgevouwen Admiralty kaart op kwijt te kunnen en in dit elektronische GPS en laptop tijdperk heb je eigenlijk niets meer nodig dan een stopcontact. En die is er dan natuurlijk ook geplaatst. Want dit is een jacht, waar bij de inrichting vooral praktische mensen aan het roer hebben gestaan. Onder het navigatiezitje is plaats voor de hoofdschakelaars en de Mastervolt IVO Smart 12/50-3 (50 ampère) acculader. Het elektrische systeem bestaat verder uit twee service accu's, in totaal 225 Ah, die onder de onderste trede van de kajuittrap pal vóór de motor zijn geplaatst. Vastgezet en naar buiten toe geventileerd, zoals het ook hoort. De dynamo levert bijna tweemaal zoveel stroom als in de oude situatie: 115 tegenover 60 Ah en dat is te danken aan de vernieuwde Volvo Penta D1-30 motor. Die is met een saildrive en een tweblad klapschroef goed bereikbaar. Dat geldt wat minder voor de wierpot, die je moet bevrijden van de wurggreep van drie ervoor geplaatste slangen, alvorens je het deksel kunt verwijderen. De zekeringenkast voor het walstroomsysteem is in de bakskist.

Plotselinge logees

Om het schip gemakkelijker in balans te brengen, ligt de watertank nu tegenover de dieseltank onder de salonbank. Die heeft een perfecte zit rond een al even netjes uitzijnde, in drie delen opklapbare tafel. Het enige wat ontbreekt is een slingerrandje rond het blad. De verlichting is weer uitstekend verzorgd met zes plafondspots en zes leeslampjes. Met als verrassing achter de rugleuning van de salonbanken nog een leeslampje, voor het geval deze plaats als slaapplek voor plotselinge logees wordt gebruikt. Daarbij valt dan weer een detail op, waarbij eenvoud en doeltreffendheid prevaleren boven exclusiviteit. Om de rugleuning in de opgeklapte stand te laten staan, kunnen ze met een simpel lijntje aan een fenderhaakje boven het raam worden vastgezet. Dit probleem zou misschien wel leuker kunnen worden opgelost, maar nooit gemakkelijker. De natte cel is was ruimer dan die van de 34, maar het belangrijkste in deze ruimte is, dat je door de stahoogte van 190 cm in de meeste gevallen rechtop staand kan douche. In Nederland is het sanitair van de meeste jachthavens wel in orde, maar dit soort jachten zwerft overal in Europa rond. Als de douches van de Mediterrane jachthavens vergeven zijn van de kakkerlakken, is het toch wel fijn dat je ook aan

boord prima kunt douchen. Dat voor de ventilatie beschikt over een patrijspoort plus een dakluik, dat bovendien voor extra licht en stahoogte zorgt.

Verlichte geest

Doordacht en compleet, zo kun je het interieur omschrijven. Maar ook buiten is duidelijk dat er een verlichte geest aan de tekentafel heeft gestaan. Lekker hoge rugleuningen in de kuip, die in tweeën wordt verdeeld door een overloop over de volledige breedte. In de geteste versie is de 342 uitgerust met een helmstok, waardoor er lekker veel ruimte voor de bemanning overblijft. Al het beslag is van uitstekende kwaliteit en het gros is geleverd door Lewmar. De Selden mast is uitgevoerd met dubbele zalingen en discontinue 1 x 19 verstaging. De onderwantputtings zijn dicht bij de kajuitopbouw geplaatst en het hoofdwant heeft de bevestigingsplaats tegen de lage verschansing aan. Hierdoor is de doorloop naar het voordek ten opzichte van de 34 echt verbeterd. Standaard worden bij het schip de offshore cruising zeilen van Elvström Sobstadt geleverd, een degelijke keus voor het zwaardere werk. Het grootzeil is horizontaal geheel doorgelat en de 27,5 m² fok loopt op een Furlex 200S roltrommel. De lijn van de trommel wordt netjes via schildpadblokken langs de scepters geleid. Aandacht voor details zie je overal in het jacht terug. Zoals in de koperen loosbuizen in het teakdek en in de rvs plaat onder het keerblok van de fok.

Voorbalans

Als je gaat testen hoop je op ideaal testweer. Dat betekent omstandigheden die kenmerkend zijn voor het gebruiksdoel van het jacht. In dit geval een stevige vijf met forse golven, want dit is een schip voor de lange adem, lange, het liefst een beetje ruige reizen. Maar op de herfstdag was het zomers warm, met een temperatuur van 20 graden en in plaats van wind was er mist. In afwachting van de wind werden eerst de manoeuvreereigenschappen op de motor uitgetest. Het zal geen verbazing wekken, dat het schip over beide zijden vrijwel om de as kan keren, dat de rompsnelheid van 7,4 knopen op maximaal toerental net wordt overschreden en dat het geluidsniveau bevredigend genoemd kan worden. Alleen als je achteruitvaart moet je de helmstok goed vasthouden, omdat het spaderoer redelijk wat voorbalans heeft en daardoor hard de andere kant op kan klappen. Maar de belangrijkste vraag blijft natuurlijk: hoe zeilt het schip?

Rimpelloos

Bij de eerste omwenteling van het schoepje van de windmeter worden de zeilen gehesen. Ware windsnelheid 1,2 knopen. Maar we hebben vaart, en je denkt dan dat het de restjes voortstuwingsenergie van de motor zijn. Het log geeft echter 1,4 knopen snelheid aan en loopt langzaam op naar twee en drie knopen. Verbluffend gemakkelijk wordt dus een snelheid gehaald, die hoger dan de ware windsnelheid ligt. Dit fenomeen zie je vaker bij snelle jachten, zoals X-Yachts en J-Boats. Maar je verwacht het niet van een Hallberg Rassy. Hoe spectaculair de zeileigenschappen zijn, wordt duidelijk als je alle boten om je heen stil ziet liggen en er zelf voorbij schiet. Het water is rimpelloos vlak en toch glijd je met drie knopen snelheid de vele boeien op de Grevelingen voorbij. Soepeltjes laat de

342 het water bij de spiegel los en het blijft even rimpelloos achter als voor het schip. Op de ruimere koers wordt de knaloranje gennaker gehesen. Ruim tachtig meter dundoek kan tussen 75 en 120 graden ware wind voor nog meer vaart zorgen. De windmeter geeft 6 knopen ware wind aan, een kleine 2 Beaufort. Alsof ze gekoppeld zijn, geeft het log eveneens zes knopen aan en het GPS zelfs 6,4. Als dit één ding duidelijk maakt is het wel dat dit jacht bij weinig wind voortreffelijk presteert.

Twijfel aan de testgegevens

Eén dag later wordt opnieuw met de 342 gezeild, eveneens met weinig wind. Want je gaat bij het nalezen van de testgegevens twifelen aan de juistheid van de meetmethode. Ditmaal is de boot volgepakt met zeven mensen, maar het jacht presteert even uitstekend als de dag ervoor met slechts twee man testbemanning. Op een dag waarop maximaal 12 knopen is gemeten, geeft de GPS 7,4 knopen als maximum aan. Inderdaad, de rompsnelheid wordt al bij een kleine 4 Beaufort gehaald. De boathandling is gemakkelijk en de vele trimvoorzieningen garanderen een optimale stand van de zeilen. De schootlieren hebben op de kuiprand een voor de stuurman uitstekend bereikbare plaats. Ze zijn alleen wat aan de kleine kant, wellicht ingegeven door de kleinere afmeting van het standaard grootzeil. Maar als je met wat wind de gennaker trimt, is een ST 40 aan de kleine kant. En ook de single speed 16C vallier had iets zwaarder uitgevoerd kunnen worden. Maar dat doet niets af aan het gemak, waarmee met dit schip snel kan worden gezeild bij weinig wind. Het polair diagram geeft aan, dat je met de gennaker bij 20 knopen wind zelfs snelheden van 9 knopen kunt halen. Daarmee wordt de HR 342 ook interessant voor ORC wedstrijden en het is waarschijnlijk alleen een kwestie van tijd, voordat de eerste prijzen met dit nieuwe, degelijke en doordachte jacht worden binnengehaald.

Conclusie

Germán Frers heeft samen met Hallberg Rassy bij de bouw van de nieuwe 342 een prestatie van formaat geleverd. Het jacht is op vrijwel alle punten verbeterd ten opzichte van de toch uitstekende HR 34. Doordat de kwaliteit van constructie en afwerking zijn gehandhaafd, en de ergonomie en de zeileigenschappen spectaculair zijn verbeterd, heeft het Zweedse merk het imago van “degelijk, maar bedaard” voorgoed van zich af geschud. Degelijk zullen de Rassy's altijd blijven, maar aan het imago kan nu ook “sportief” worden toegevoegd.

Pluspunten

- ? **Constructie en afwerking uitmuntend**
- ? **Geweldige prestaties bij weinig wind**
- ? **Doordachte indeling**
- ? **Veel praktische gadgets**

Minpunten

- ? **wierpot slecht bereikbaar**
- ? **lieren aan de kleine kant**